Stadt Zittau

Lärmaktionsplan Stufe 2

spiekermann
consulting engineers

Stadt Zittau

Lärmaktionsplan

Stufe 2

Durchführung:

spiekermann
consulting engineers

Dresden, 31. August 2015

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Markus Zahn

INHALTSVERZEICHNIS

	Inhaltsverzeichnis	
	Tabellenverzeichnis	
	Anlagenverzeichnis	
1	**EINLEITUNG**	**1**
1.1	Veranlassung und Zielstellung	1
1.2	Verfahrensweise	2
1.3	Aktionsrahmen	3
1.4	Gesetzliche Grundlagen und Vorgaben	5
1.5	Geltende Grenz- und Richtwerte	6
1.6	Systematik der berechneten Immissionspegel	8
2	**BESTANDS- UND KONFLIKTANALYSE**	**10**
2.1	Verkehrsnetz	10
2.2	Fahrbahnoberflächen und Fahrgeschwindigkeiten	11
2.3	Verkehrsmengen und Schwerverkehrsanteile	11
2.4	Verkehrsablauf	12
2.5	Vorhandene Planungen	13
2.6	Bereits realisierte Lärmminderungsmaßnahmen	14
2.7	Ergebnisse der Lärmkartierung	15
2.8	Betroffenheitsanalyse	15
2.9	Problem- und Konfliktbereiche	17
2.10	Ruhige Gebiete	20
2.11	Ergebnis der Konfliktanalyse	22
3	**MAßNAHMENKONZEPT**	**24**
3.1	Lärmminderungspotenziale	24
3.2	Allgemeine Strategien	24
3.2.1	Kurzfristige Strategien	25
3.2.2	Mittelfristige Strategien	25
3.2.3	Langfristige Strategien	25
3.3	Handlungsschwerpunkte	26
3.4	Maßnahmenübersicht	27
3.4.1	Verkehrsplanerische Maßnahmen	27
3.4.2	Verkehrsregelnde Maßnahmen	29
3.4.3	Bauliche Maßnahmen	32
3.4.4	Überlagerung von Straßen- und Eisenbahnverkehrslärm	35
3.4.5	Industrielärm	38
3.4.6	Schutz Ruhiger Gebiete	38
4	**GESAMTKONZEPT**	**39**
4.1	Wirkungsanalyse der Maßnahmen	39
4.2	Nutzen-Kosten-Betrachtung der Maßnahmen	40

4.3 Realisierbarkeit der Maßnahmen 41
4.4 Auswahl und Priorisierung der Maßnahmen – Maßnahmenkatalog 42

5 ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG 43

6 ZUSAMMENFASSUNG 44

Quellen

Anlagen

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Übersicht über Immissionsgrenz- und -richtwerte im Bereich des Lärmschutzes [4] 7

Tabelle 2: Orientierungshilfe für die Bewertung der Lärmbelastung [5] 8

Tabelle 3: Anzahl ganztägig von Straßenlärm belasteter Menschen - L_{DEN} 16

Tabelle 4: Anzahl nachts von Straßenlärm belasteter Menschen - L_{Nigth} 16

Tabelle 5: Ganztägig von Straßenlärm betroffene Flächen und Wohnungen - L_{DEN} 17

ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage 1: Eingangsdaten der Lärmkartierung

Anlage 2.1: Rasterlärmkarte - Straßenverkehr - L_{DEN}

Anlage 2.2: Rasterlärmkarte - Straßenverkehr - L_{Night}

Anlage 3.1: Lärmbelastung – Betroffene Gebäude – Straßenverkehr – L_{DEN}

Anlage 3.2: Lärmbelastung – Betroffene Gebäude – Straßenverkehr - L_{Night}

Anlage 4.1: Lärmbelastung – Betroffene Personen – Straßenverkehr – L_{DEN}

Anlage 4.2: Lärmbelastung – Betroffene Personen – Straßenverkehr – L_{Night}

Anlage 5: Schwerpunktbereiche der Lärmaktionsplanung – Straßenverkehr

Anlage 6: Maßnahmenkatalog

Anlage 7: Abwägungsprotokoll

1 EINLEITUNG

1.1 Veranlassung und Zielstellung

In der Großen Kreisstadt Zittau leben ca. 27.000 Einwohner auf einer Fläche von 67 km^2 [1]. Das Straßenverkehrsnetz der Stadt Zittau wird bestimmt durch mehrere Bundes- und Staatsstraßen, die auf einen inneren Stadtring zulaufen. Dieser Stadtring, der nur in einer Richtung befahren wird, umschließt den kompakten historischen Stadtkern.

Die immissionsrechtliche Verpflichtung zur Lärmkartierung der Stufe 2 ergab sich aus dem zugrunde gelegten Verkehrsaufkommen einiger Hauptverkehrsstraßen [2]. Auf den genannten Hauptverkehrsstraßen überschreiten die zugrunde gelegten Verkehrsstärken den Schwellwert von 3 Mio. Kfz pro Jahr bzw. 8.200 Kfz pro Tag (DTV[1]) im Querschnitt z. T. deutlich. Auf der B 96 im Bereich Dresdner Straße/ Äußere Weberstraße und auf dem inneren Stadtring sind pro Fahrtrichtung Werte zwischen 9.000 und 13.000 Kfz pro Tag (DTV) zu verzeichnen (siehe **Anlage 1**). Ebenso sind auf der Görlitzer Straße (B 99), Oststraße/ Schillerstraße (S 132) und Schrammstraße/ Goldbachstraße hohe Verkehrsstärken festzustellen.

Vom Verkehrslärm dieser kartierten Hauptverkehrsstraßen sind größtenteils Wohn- und Mischgebiete betroffen.

Die das Stadtgebiet von Zittau berührenden Eisenbahnstrecken in Richtung Görlitz, Dresden, Liberec, Varnsdorf und Oybin/ Jonsdorf weisen Zugbelegungen unterhalb des Schwellwertes von 30.000 Zügen pro Jahr auf und wurden deshalb seitens des Eisenbahnbundesamtes nicht in die Lärmkartierung [3] einbezogen. Da es im nördlichen Stadtgebiet aber zu Überlagerungen der Lärmemissionen dieser Strecken untereinander bzw. zu Überlagerungen mit den Lärmemissionen des Straßenverkehrs kommt, sollen diese Eisenbahnstrecken im Rahmen der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden.

Die grundsätzliche Zielstellung der Lärmaktionsplanung ist die Vermeidung bzw. Minderung von Umgebungslärm sowie die Verhinderung lärmbedingter gesundheitsschädlicher Auswirkungen. Durch nachhaltige Lärmminderung ist die Lebensqualität der Bewohner zu sichern bzw. zu erhöhen. Durch die Verbesserung des Wohnumfeldes soll eine Aufwertung der Stadt als Wohn- und Investitionsstandort erreicht werden.

Den negativen städtebaulichen Auswirkungen durch Leerstand, Verfall und Abriss von Gebäuden in verlärmten Bereichen muss entgegengewirkt werden. An mehreren Stel-

[1] DTV - Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke in Kfz pro 24 Stunden

len im Verlauf von Hauptverkehrsstraßen breiten sich gravierende Missstände hinsichtlich Mietpreisverfall, Wertverlust und Leerstand sowie Probleme bezüglich Erhalt der Bausubstanz bis hin zu Gebäudeabriss und -verfall infolge Lärmbelastung aus. Die Folge sind städtebauliche Mängel, Attraktivitätsverlust und Verlärmung weiterer Gebiete.

Als Beispiel für die in dieser Hinsicht sehr negativen Lärmauswirkungen können die Gebäudeverluste und -mängel an den Kreuzungen Äußere Weberstraße/ Goldbachstraße, Rietschelstraße/ Dresdner Straße oder Schrammstraße/ Humboldtstraße bzw. Schrammstraße/ Südstraße gesehen werden.

Darüber hinaus sind Flächen mit hoher Ruheerwartung als ruhige Gebiete festzulegen, als solche zu erhalten und gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen.

Aufbauend auf gesetzlichen Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie wird mit dem Lärmaktionsplan eine integrierte Betrachtung der Lärmsituation im Bereich der Hauptlärmquellen angestrebt. Die Lärmaktionsplanung sollte nicht nur als Pflichtaufgabe sondern auch als Chance gesehen werden, die Beseitigung der Lärmprobleme langfristig und nachhaltig in Angriff zu nehmen.

Darüber hinaus sollten Möglichkeiten für integrative Lösungsansätze hinsichtlich Minderung der Luftschadstoffbelastung und Erhöhung der Verkehrssicherheit und damit für positive Synergieeffekte bezüglich Wohn- und Lebensqualität genutzt werden.

1.2 Verfahrensweise

Gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind in einem mehrstufigen Verfahren zunächst verkehrsaufkommensbezogen Umgebungslärmpegel und die daraus resultierenden Lärmbetroffenheiten zu ermitteln, d. h., es werden die Intensität der Lärmbelastungen für die Einwohner sowie die Anzahl der von starkem Verkehrslärm betroffenen Wohngebäude, Einwohner, Schulen und Krankenhäuser berechnet. Anschließend sind für die ermittelten Problemgebiete Maßnahmen zur Lärmminderung festzulegen, in einem Maßnahmenkatalog zusammenzustellen und umzusetzen.

Die Lärmkartierung, d. h. die Berechnung der Lärmbelastung, umfasst in der zweiten Umsetzungsstufe Hauptverkehrsstraßen mit mindestens 3 Millionen Kfz pro Jahr (das entspricht ca. 8.200 Kfz/Tag) bzw. Schienenwege mit mindestens 30.000 Zügen pro Jahr. Dementsprechend werden nur Straßenabschnitte und Schienenstrecken, die diese Schwellwerte erreichen bzw. überschreiten, in die Betrachtung aufgenommen. Entlang dieser Straßenabschnitte wurden landeszentral durch das sächsische Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG) strategische Lärmkarten erstellt, bei denen unter Berücksichtigung insbesondere der Kfz-Anzahl, des Schwerverkehrsanteils, des Straßenbelages, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Topografie die Lärmbelastung für die Wohngebäude berechnet und die Anzahl der betroffenen

Anwohner ermittelt wurde. Für die Lärmkartierung des Eisenbahnverkehrs ist das Eisenbahnbundesamt (EBA) zuständig. Da in Zittau keine Eisenbahnstrecke den Schwellwert von 30.000 Zügen pro Jahr erreicht, enthalten die Lärmkarten für Zittau nur die relevanten Straßenabschnitte.

Für die Bewertung der Lärmbelastung existieren keine verbindlichen Grenz-, Richt- oder Auslösewerte, deren Überschreitung eine Lärmaktionsplanung zwingend erfordern würde. Im Sinne des Gesundheitsschutzes soll eine Orientierung an der Grenze zur Gesundheitsrelevanz von 55 dB(A) in der Nacht und 65 dB(A) am Tag erfolgen. Bei Überschreitung dieser Orientierungswerte wird vom Umweltbundesamt und vom LfULG die Prüfung von Lärmminderungsmaßnahmen empfohlen

Anhand der Auswertung der Lärmkartierung sowie im Rahmen einer Konfliktanalyse sollte festgestellt werden, an welchen Stellen des Verkehrsnetzes die Orientierungswerte für den 24-Stunden-Lärmpegel und den Nacht-Lärmpegel überschritten werden. Auf dieser Grundlage sollte die Notwendigkeit einer Lärmaktionsplanung eingeschätzt und eine diesbezügliche Empfehlung abgegeben werden.

Für die Straßenabschnitte, an denen die Orientierungswerte für eine größere Zahl von Anwohnern wesentlich überschritten werden, war anschließend ein Lärmaktionsplan zu erstellen, dessen wesentliches Element ein Maßnahmenkatalog mit kurz- und mittelfristigen Maßnahmen sowie mit einer langfristigen Strategie zur nachhaltigen Lärmminderung und zum Schutz ruhiger Gebiete ist.

Darüber hinaus waren ggf. weitere, nicht kartierte Lärmquellen (z. B. Industrielärm) bzw. Bereiche mit Mehrfachbelastungen (Straßen- und Schienenverkehrslärm) in die Lärmaktionsplanung einzubeziehen.

1.3 Aktionsrahmen

Planungsgegenstand sind die gemäß der Kriterien der EU-Umgebungslärmrichtlinie festgelegten Untersuchungskorridore der unter Punkt 1.1 genannten Bundes- und Staatsstraßen sowie Haupteisenbahnstrecken. Zusätzlich sind die ruhigen Gebiete auf dem Territorium der Stadt Zittau einzubeziehen.

Eigene Erhebungen zur Verkehrsstärke bzw. Messungen zur Lärmbelastung sowie nachträgliche Lärmberechnungen für weitere Lärmquellen über die aktuellen Lärmkartierungen hinaus waren nicht vorgesehen.

Zur Gewährleistung der Information und der Möglichkeit zur Mitwirkung der Öffentlichkeit umfasst das vorgesehene Beteiligungsverfahren neben spezifischen Veröffentlichungen und öffentlichen Rats- bzw. Ausschusssitzungen eine Informationsveranstaltung, die Auslegung des Planentwurfes sowie Möglichkeiten zur schriftlichen Stellungnahme. Die Ergebnisse der Mitwirkung werden im fachlichen Abwägungsprozess an-

gemessen berücksichtigt. Die Erarbeitung des Planentwurfes erfolgt unter Beteiligung externer Behörden und Träger öffentlicher Belange.

Die Lärmaktionsplanung ist ein kontinuierlicher Prozess mit dem Ziel nachhaltiger Lärmminderung. Der Zeithorizont für kurzfristige Ziele und Maßnahmen beträgt bis zu ca. zwei Jahre und für mittelfristige Ziele und Maßnahmen ca. drei bis fünf Jahre. Langfristige Ziele und Maßnahmen, die in der Regel umfangreiche städtebauliche und verkehrsplanerische Maßnahmen umfassen, gehen über den Zeitraum von fünf Jahren bzw. der zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung (2013 bis 2018) hinaus.

Mit der Lärmaktionsplanung wird ein gesamtstädtischer Ansatz verfolgt. In diesem Zusammenhang werden andere raumbezogene Fachplanungen einbezogen. Insbesondere werden die Verknüpfungen mit der Bauleitplanung und der Verkehrsentwicklungsplanung aber auch mit überörtlichen Planungen berücksichtigt.

Bei einem Lärmaktionsplan handelt es sich um ein informelles Instrument. Da Lärmaktionspläne abwägungsrelevant für weitere Planungen sind, besitzen sie eine verwaltungsinterne Bindungswirkung und schaffen die Voraussetzung dafür, die Belange des Lärmschutzes bei allen Planungen im Infrastrukturbereich zu berücksichtigen. Trotz aller Schwierigkeiten in der Umsetzung der konzipierten Lärmminderungsmaßnamen ist ein vorliegendes, von allen Beteiligten mitgetragenes Gesamtkonzept für eine langfristige Lärmminderung sehr wichtig.

Der Lärmaktionsplan stellt einen Bedarfsplan dar, der schrittweise, insbesondere bei außerplanmäßiger Verfügbarkeit von Fördermitteln aus Konjunkturprogrammen des Bundes und der Länder bzw. Sanierungsprogrammen der Baulastträger, umgesetzt werden kann. Da in vielen Fällen eine zeitnahe Umsetzung der Maßnahmen aufgrund fehlender finanzieller Mittel nicht möglich ist, sollte gerade deshalb der Lärmaktionsplan zur Festschreibung langfristiger Lärmminderungsstrategien genutzt werden. Mit dem Lärmaktionsplan ergibt sich eine weitere Möglichkeit, die Forderungen der Stadt an den zuständigen Baulastträger heranzutragen, die dieser im Rahmen seines Ermessens zu berücksichtigen hat.

Die zuständigen Behörden, Gemeinden und Träger der öffentlichen Verwaltung haben planungsrechtliche Festlegungen des Lärmaktionsplanes bei ihren Fachplanungen einzubeziehen und soweit wie möglich zu berücksichtigen. Insbesondere trifft dies auf die verkehrliche Investitionsplanung zu. Zur Umsetzung der in der Zuständigkeit der Stadt liegenden Maßnahmen sind die finanziellen Rahmenbedingungen zu schaffen bzw. die erforderlichen Eigenmittel in den Haushalt einzustellen und die zur Verfügung stehenden Fördermittel zu akquirieren.

Der Lärmaktionsplan stellt für sich selbst keine verbindliche Rechtsgrundlage für die Maßnamenumsetzung dar.

1.4 Gesetzliche Grundlagen und Vorgaben

Mit Inkrafttreten der Richtlinie 2002/49/EG (EU-Umgebungslärmrichtlinie) am 25. Juni 2002 hat das Europäische Parlament einen neuen politischen Kurs zur weiteren Reduzierung von Geräuschimmissionen beschritten. Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

1. Ermitteln der Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten entsprechend für die Mitgliedstaaten gemeinsamen Bewertungsmethoden;

2. Sicherstellen der Information für die Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen;

3. Annahme von Aktionsplänen durch die Mitgliedstaaten auf Grundlage der Lärmkartierung mit dem Ziel, den Umgebungslärm so weit erforderlich zu mindern sowie die Umweltqualität in den Fällen zu erhalten, in denen sie zufrieden stellend ist.

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie wurde mit der Änderung des § 47 a – f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in deutsches Recht überführt. Dort werden Aussagen zu Zuständigkeiten, Zeiträumen und Anforderungen an Lärmkarten und Lärmaktionspläne getroffen. Auf der Grundlage des geänderten BImSchG wurde am 15. März 2006 die 34. BImSchV (Verordnung über die Lärmkartierung) veröffentlicht. Dort werden die Anforderungen an Datenermittlung und Lärmkarten konkretisiert.

Zur Ermittlung der Lärmbelastung passte Deutschland die vorhandenen nationalen Verfahren an die Erfordernisse der Richtlinie an. Diese sind nachfolgend benannt:

1. Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS);

2. Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch);

3. Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen (VBUF);

4. Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe (VBUI).

Die Ermittlung der Lärmbetroffenheiten erfolgt nach der Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB).

In der aktuellen zweiten Stufe waren für alle Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern bis spätestens zum 30. Juni 2012 die Lärmkartierungen zu erstellen.

Dies galt auch für Orte in der Umgebung von

1. Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr,

2. Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr und

3. Großflughäfen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 50.000 Bewegungen pro Jahr.

Auf der Grundlage der erstellten Lärmkarten sollen Lärmaktionspläne ausgearbeitet werden, mit denen „Lärmprobleme und Lärmauswirkungen – einschließlich der Lärmminderung – zu regeln sind“.

Gemäß § 47 d Abs. 2 BImSchG haben die Lärmaktionspläne den Mindestanforderungen des Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG zu entsprechen und die nach Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG zu übermittelnden Daten zu enthalten. Gemäß § 47 d Abs. 3 BImSchG wird die Öffentlichkeit zu den Vorschlägen der Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen.

Lärmkarten und Lärmaktionspläne sind mindestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf zu aktualisieren.

1.5 Geltende Grenz- und Richtwerte

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie hat für die Lärmbetroffenheiten, d. h. für die Intensität der Lärmbelastungen, keine konkreten Grenzwerte festgelegt. Die nationalen Grenz- und Richtwerte für Neubau- und Umbaumaßnahmen von Infrastrukturprojekten können für die Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen jedoch auf anderen Ermittlungsverfahren (wie z. B. der Richtlinie für Lärmschutz an Straßen RLS-90) als die in den strategischen Lärmkarten angegebenen Lärmindizes L_{DEN} (Mittelungspegel über Tag, Abend, Nacht [24 Stunden] mit 5 dB[A] Zuschlag für den Abend und 10 dB[A] Zuschlag für die Nacht) und L_{Night} (Mittelungspegel für die Nacht [von 22.00 bis 6.00 Uhr]). Die Werte sind somit nicht direkt vergleichbar.

Eine überschlägige Übertragung der nationalen Grenz- und Richtwerte auf die Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} wurde durch das Bundesumweltministerium durchgeführt. Die entsprechenden Indizes sind in **Tabelle 1** den nationalen Grenz- und Richtwerten in Klammern zugeordnet.

Anwendungsbereich / Nutzung	Grenzwerte für die **Lärmsanierung** an Bundesfernstraßen und Bundeseisenbahnstrecken in der Baulast des Bundes [2, 3] Richtwerte, bei deren Überschreitung **straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen** in Betracht kommen [4]		Grenzwerte für den **Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen** (Vorsorge) [5]		Richtwerte für **Anlagen** im Sinne von § 3 Abs. 5 BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll [6]	
	Tag dB[A],(L_{DEN})	Nacht dB[A],(L_{Night})	Tag dB[A],(L_{DEN})	Nacht dB[A],(L_{Night})	Tag dB[A],(L_{DEN})	Nacht dB[A],(L_{Night})
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime	70 (71)	60 (60)	57 (58)	47 (47)	45 (46)	35 (35)
Reine Wohngebiete	70 (71)	60 (60)	59 (60)	49 (49)	50 (51)	35 (35)
Allgemeine Wohngebiete	70 (71)	60 (60)	59 (60)	49 (49)	55 (56)	40 (40)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	72 (73)	62 (62)	64 (65)	54 (54)	60 (61)	45 (45)
Gewerbegebiete	75 (76)	65 (65)	69 (70)	59 (59)	65 (66)	50 (50)
Industriegebiete					70 (71)	70 (70)

Tabelle 1: Übersicht über Immissionsgrenz- und -richtwerte im Bereich des Lärmschutzes [4]

Im Jahr 2010 wurden mit der Verabschiedung des Bundeshaushaltes für das Jahr 2010 die Grenzwerte, die Maßnahmen nach den Grundsätzen der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen ermöglichen, um jeweils 3 dB[A] abgesenkt.

Der Freistaat Sachsen hat diese Regelung für seine Staatsstraßen übernommen.

---

2 Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VlärmSchR 97), VkBl. 1997 S. 434; 2006 S. 665

3 Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes VkBl. 2005 S. 176

4 Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV), VkBl. 2007 S.767

5 Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12.06.90, BGBl. I S. 1036

6 Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) vom 26.08.1998; GMBl. 1998 Nr. 26 S 503

In **Tabelle 2** werden den einzelnen Schallpegelbereichen qualitative Bewertungsmaßstäbe zugeordnet.

Schallpegelbereich	Bewertung
> 70 dB[A] L_{DEN} > 60 dB[A] L_{Night}	Sehr hohe Belastung (erhöhtes Risiko einer Gesundheitsgefährdung)
> 65 - 70 dB[A] L_{DEN} > 55 - 60 dB[A] L_{Night}	Hohe Belastung (Grenze zur Gesundheitsrelevanz)
> 55 - 65 dB[A] L_{DEN} > 45 - 55 dB[A] L_{Night}	Mittlere Belastung (erhebliche Belästigung)
< 55 dB[A] L_{DEN} < 45 dB[A] L_{Night}	Geringe Belastung (Belästigung)

Tabelle 2: Orientierungshilfe für die Bewertung der Lärmbelastung [5]

1.6 Systematik der berechneten Immissionspegel

Grundlage für die Berechnung der Schallimmissionen bildet die EU-Umgebungslärmrichtlinie bzw. die 34. BImSchV. Die Schallemissionen und -immissionen von Straßen werden generell rechnerisch ermittelt. Sie werden anhand der Verkehrsstärke, dem Lkw-Anteil, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der Beschaffenheit der Straßenoberfläche und der Straßenlängsneigung berechnet.

Für den neu definierten Lärmindex der Lärmbelastung über 24 Stunden L_{DEN} (Tag-Abend-Nacht-Pegel) erfolgte die Berechnung der Emissionspegel gemäß der VBUS.

Der Pegelwert L_{DEN} setzt sich aus

L_{Day} - Mittelungspegel für den Tag von 6:00 bis 18:00 Uhr,

$L_{Evening}$ - Mittelungspegel für den Abend von 18:00 bis 22:00 Uhr und

L_{Night} - Mittelungspegel für die Nacht von 22:00 bis 6:00 Uhr

unter besonderer Gewichtung des Abend- und Nachtzeitraums zusammen.

Die Berechnung der Immissionspegel nach VBUS erfolgte mit Hilfe einer Schallausbreitungsrechnung. Dafür wurde ein Rechenmodell auf der Grundlage eines digitalen Höhenmodells sowie einer Straßen- und einer Gebäudedatei erstellt. Die Höhe der

Immissionsorte der Rasterlärmkarte beträgt 4 m und der Rasterabstand der Immissionspunkte 10 m.

Die Ermittlung der Lärmbetroffenheit, d. h. die Anzahl lärmbelasteter Menschen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser sowie die Größe der lärmbelasteten Flächen wurde nach der VBEB durchgeführt. Dazu wurde die Lärmsituation an verschiedenen Immissionspunkten der einzelnen Gebäudefassaden (Fassadenpunkte) berechnet und die Zahl der Einwohner des Gebäudes jedem Fassadenpunkt anteilig zugeordnet. Auf dieser Basis erfolgt dann die Aufsummierung Einwohneranteile auf Pegelklassen.

2 BESTANDS- UND KONFLIKTANALYSE

2.1 Verkehrsnetz

Das Straßennetz der Stadt Zittau wird maßgeblich durch die Bundesstraßen B 96, B 99 und B 178n geprägt. Weitere wichtige regionale Straßenverbindungen sind die Staatsstraßen S 132, S 133, S 137 sowie die grenzüberschreitenden Straßenverbindungen S 132a und S 146. Darüber hinaus ergänzen einige Kreis- und Kommunalstraßen das Netz der Hauptverkehrsstraßen.

Folgende Straßenabschnitte im Stadtgebiet wurden aufgrund der zugrunde gelegten Verkehrsstärken in die Lärmkartierung einbezogen:

- o Bundesstraßen
  - B 96 Neusalzaer Straße – Dresdner Straße/ Äußere Weberstraße – Dr.-Brinitzer-Straße – Heinrich-Heine-Platz – Theodor-Körner-Allee – Zirkusallee – Karl-Liebknecht-Ring – Theaterring – Töpferberg
  - B 99 Görlitzer Straße – Hammerschmiedtstraße
- o Staatsstraßen
  - S 132 Oststraße – Schillerstraße
  - S 133 Humboldtstraße – Äußere Oybiner Straße
  - S 137 Hauptstraße – Äußere Weberstraße
  - S 146 Leipziger Straße
- o Kommunale Straßen
  - Schrammstraße
  - Goldbachstraße
  - Rietschelstraße
  - Hochwaldstraße

Darüber hinaus ist die Stadt Zittau ein wichtiger Knotenpunkt für folgende Eisenbahnstrecken:

- Zittau – Görlitz – Cottbus
- Dresden – Zittau – Liberec
- Zittau – Großschönau – Varnsdorf – Seifhennersdorf
- Zittau – Bertsdorf – Oybin/ Jonsdorf

Da aber auf keiner dieser Strecken der Schwellwert von 30.000 Zügen pro Jahr überschritten wird, wurde der Eisenbahnverkehr nicht in die Lärmkartierung einbezogen.

2.2 Fahrbahnoberflächen und Fahrgeschwindigkeiten

Die Fahrbahnoberflächen und deren Zustand stellen wesentliche Einflussgrößen für die Schallemission im Verlauf einer Straße dar. Jedoch wird in der Lärmkartierung nur die Art der Fahrbahnoberflächen und nicht deren Zustand berücksichtigt.

In den Untersuchungskorridoren der zu betrachtenden Hauptverkehrsstraßen sind ausschließlich Asphaltoberflächen von unterschiedlicher Qualität vorzufinden. Die Asphaltoberflächen der Goldbachstraße (südlicher Teilabschnitt) und der Schrammstraße (westlicher Teilabschnitt) sind in einem schlechten Zustand und dringend sanierungsbedürftig. Plasterbelag wurde in der Lärmkartierung lediglich auf der Leipziger Straße im Teilabschnitt zwischen Görlitzer Straße und Siemensstraße angesetzt. Dieser ist inzwischen gegen einen Asphaltbelag ausgetauscht worden, so dass die hier deutlich geringere Lärmbelastungen gegenüber den in den Lärmkarten ausgewiesenen auftreten.

Eine weitere wesentliche Einflussgröße ist die Fahrgeschwindigkeit. Die in der Lärmkartierung zugrunde gelegten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten entsprechen größtenteils den gegenwärtig gültigen Anordnungen (siehe **Anlage 1**).

Demnach ist in den Untersuchungskorridoren innerstädtisch generell eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h erlaubt. Abschnittsweise sind auch Höchstgeschwindigkeiten von 60 km/h auf der Dresdner und der Neusalzaer Straße zugelassen.

2.3 Verkehrsmengen und Schwerverkehrsanteile

Die Hauptverkehrsmengen im Stadtgebiet von Zittau werden über die Bundesstraßen B 96 (Dresdner Straße/ Äußere Weberstraße und innerer Stadtring) sowie B 99 (Görlitzer Straße) abgewickelt (siehe **Anlage 1**). Die höchste Verkehrsstärke auf der B 96 mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV[7]) von 12.975 Kfz pro Tag wird gemäß Lärmkartierung auf dem Südteil des Innenstadtringes erreicht. Weiterhin weisen demnach die S 132 (Oststraße, Schillerstraße) und von den kommunalen Straßen die Schrammstraße und Goldbachstraße hohe Verkehrsstärken auf.

Für zwei Straßen wurden im Rahmen der Lärmkartierung fälschlicherweise Verkehrsstärken ausgewiesen, die sich auf zwei Äste verteilen. Der Wert für die Schillerstraße zwischen Arndtstraße und Theaterring verteilt sich auf die Schiller- und Goethestraße und der Wert für die Hammerschmiedtstraße verteilt sich auf die Hammerschmiedt- und Rosa-Luxemburg-Straße. Zur Korrektur der damit ermittelten, stark überhöhten Lärmbelastungswerte wurden Abschätzungen vorgenommen.

---

[7] DTV - Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke in Kfz pro 24 Stunden

Zur Überprüfung der in der Lärmkartierung zugrunde gelegten Verkehrsstärken hat die Stadt Zittau im Jahr 2013 eigene Verkehrszählungen durchgeführt. Mit den Zählergebnissen konnten die hohen Verkehrsstärken auf dem inneren Stadtring bestätigt werden. Auf dem Straßenzug Dresdner Straße/ Äußere Weberstraße – Neusalzaer Straße wurden höhere Verkehrsstärken gegenüber der Lärmkartierung festgestellt. Abnehmende Verkehrsstärken gegenüber der Lärmkartierung wurden auf der Hauptstraße, Rietschelstraße, Humboldtstraße, Hochwaldstraße, Schillerstraße und Leipziger Straße gemessen.

Der maßgebliche Schwerverkehrsanteil[8] der kartierten Straßen wurde mit Werten zwischen 2,6 % und 8,7 % relativ niedrig angesetzt. Die 2013 von der Stadt Zittau durchgeführten Verkehrserhebungen ergeben ein etwas anderes Bild. Hier liegen die Werte überwiegend zwischen 3,0 % und 6,0 %. Die höchsten Schwerverkehrsanteile mit Werten zwischen 7,0 % und 14,0 % sind auf der Dresdner Straße/ Äußere Weberstraße (B 96) und der Görlitzer Straße (B 99) anzutreffen. Schwerverkehrsanteile zwischen 5 % und 7 % sind auf dem inneren Stadtring, der Schrammstraße/ Goldbachstraße, Leipziger Straße und Oststraße zu verzeichnen.

Die inzwischen veränderten Verkehrsstärken und Schwerverkehrsanteile wurden bei der Interpretation der Lärmbetroffenheiten berücksichtigt.

2.4 Verkehrsablauf

Mit dem weiteren Ausbau der B 178n wurde für das Zittauer Stadtgebiet eine Verlagerung des überregionalen bzw. internationalen Durchgangsverkehrs erreicht. Insbesondere durch die Führung des Schwerlastverkehrs über die Ortsumgehung B 178n und den neuen Grenzübergang ergab sich eine Entlastung des Zittauer Stadtgebietes.

Viele innerstädtische und überörtliche Verkehrsbeziehungen, insbesondere in Richtung Zittauer Gebirge, führen über den im Einrichtungsverkehr zu befahrenden inneren Stadtring. Um die Leistungsfähigkeit des inneren Stadtringes zu erhalten, wird die Regelung des Einrichtungsverkehrs beibehalten.

Neben dem relativ hohen Verkehrsaufkommen besteht auf dem inneren Stadtring das Problem, dass die dort real erzielten Verkehrsgeschwindigkeiten zu hoch sind, was sich unter anderem negativ auf die Fußgängerquerungen auswirkt und die Lärmbelastung erhöht.

Die Bergstraße wirkt aufgrund einer langfristigen Sperrung nicht mehr als Entlastung für den Straßenzug Eisenbahnstraße – Arndtstraße – Schillerstraße – Oststraße. Die

[8] Lkw-Anteil über 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht

alternativen Verkehrsbeziehungen gehen damit verloren und es kommt zu zeitweiligen Überlastungen des genannten Bereiches, insbesondere an der Kreuzung Arndtstraße/ Schillerstraße.

2.5 Vorhandene Planungen

Die wichtigste Grundlage des Lärmaktionsplanes ist hier die Strategische Lärmkartierung für Hauptverkehrsstraßen, Stufe 2, vom September 2012 mit den folgenden Inhalten bzw. Ergebnissen:

- Untersuchungskorridore mit den zugrunde gelegten Eingangsdaten
- Georeferenzierte Ergebnisraster zur Darstellung der Emissions- und Immissionspegel
- Gebäude mit Überschreitung der Orientierungswerte und gebäudebezogene Belastetenzahlen
- Lärmkarten mit Isophonendarstellung der belasteten Bereiche und Gebäude
- Zusammenstellung der Anzahl betroffener Einwohner, Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Flächen.

Darüber hinaus sind die folgenden Planungen zu berücksichtigen:

- Flächennutzungsplan der Großen Kreisstadt Zittau
  (Stand: 17.11.2005)
- Städtebauliches Entwicklungskonzept der Großen Kreisstadt Zittau (SEKo)
  (Stand: 2011)
- Stadtumbaukonzept der Großen Kreisstadt Zittau
- Verkehrsentwicklungsplan der Großen Kreisstadt Zittau
  (in Bearbeitung, Stand 09/2011, mit redaktionellen Änderungen vom 05.03.2014)
- Nahverkehrsplan des Zweckverbandes Oberlausitz-Niederschlesien, 2010
- Grundhafter Ausbau Äußere Weberstraße (Rietschelstraße –Töpferberg, einschl. Kreuzungsbereich Weberkreuzung), LASuV
- Erneuerung Mandaubrücke – Südstraße, LASuV

- Erneuerung Goldbach-Kanal der Äußeren Qybiner Straße, LASuV

- 3. Teilabschnitt Ausbau Südstraße, LASuV

- Radwegverlagerung auf die Goldbachstraße, Stadt Zittau

- Grundhafter Ausbau Schrammstraße, Stadt Zittau

- Modernisierung Bahnhof Zittau einschl. angrenzender Streckenbereiche, DB ProjektBau

2.6 Bereits realisierte Lärmminderungsmaßnahmen

Folgende Maßnahmen mit lärmmindernder Wirkung wurden in den letzten Jahren in der Stadt Zittau realisiert:

- Fahrbahn- Sanierung Leipziger Straße, LASuV, 2012

- Fahrbahnsanierung Innerer Stadtring, LASuV, 2013

- Ausbau Äußere Oybiner Straße (Bereich Heinrich-Heine-Platz bis Mandaubrücke), Sanierung Mandaubrücke an der Äußeren Oybiner Straße, Knotenumbau (Kreisverkehr) Äußere Oybiner Straße/ Humboldtstraße, LASuV, Stadt Zittau, 2014

- Bau B 178n mit Neiße-Grenzbrücke, LASuV, 2013

- Grundhafter Ausbau Chopinstraße inkl. Radwege, LASuV, 2013

- Umbau Heinrich-Heine-Platz mit Bushaltestellen, LASuV, 2011

- Einbau von Schallschutzfenstern und Lüftungseinrichtungen in Wohngebäuden an der B 96 (Dresdner Straße, Äußere Weberstraße, Neusalzaer Straße, Dr.-Brinitzer-Straße, Töpferberg), LASuV, 2005 bis 2011

- Sanierung Mandaubrücke Goldbachstraße, Stadt Zittau, 2009

- Grundhafter Ausbau Bahnhofstraße, Bahnhofsvorplatz, Bushaltestellen, Parkplatz, Stadt Zittau, 2009

- Ausbau Schliebenstraße im Bereich Hochwaldstraße bis Südstraße (Schulwegesicherung), Stadt Zittau, 2013

- Grundhafter Ausbau der August-Bebel-Straße in Hirschfelde, Stadt Zittau, 2012

- Grundhafter Ausbau Breite Straße zwischen Heinrich-Heine-Platz bis Rosenstraße einschließlich Parkplätze und Sanierung Fußwege, Stadt Zittau, 2008

- Straßenneubau „An der Alten Färberei“, Stadt Zittau, 2008

- Abbruch der Grenzkontrollstellen auf den Fahrbahnen Friedensstraße und Chopinstraße mit Fahrbahnsanierung, LASuV, 2009

2.7 Ergebnisse der Lärmkartierung

Die Ergebnisse der Lärmkartierung liegen vor als grafische Darstellung der Immissionsbelastungen in strategischen Lärmkarten sowie als tabellarische Darstellung der Anzahl betroffener Personen, differenziert nach Pegelklassen und Tageszeiträumen.

Bedeutsam für die Bewohner im Einflussbereich einer Lärmquelle sind die Immissionsbelastungen. Das Ausmaß der Belastung reicht dabei von geringen Belastungen (mit L_{DEN}<55 dB[A], L_{Night}<45 dB[A]), die als Belästigungen empfunden werden, über hohe Belastungen (mit L_{DEN}>65 dB[A], L_{Night}>55 dB[A]), die eine Grenze zur Gesundheitsrelevanz darstellen bis zu sehr hohen Belastungen (mit L_{DEN}>70 dB[A], L_{Night}>60 dB[A]), bei denen vor allem ein erhöhtes Risiko für das Auftreten von Herz-Kreislauf-Erkrankungen (Bluthochdruck etc.) besteht.

Die Rasterlärmkarten mit der Darstellung der von den kartierten Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet Zittau verursachten und nach Pegelklassen differenzierten Lärmimmissionen L_{DEN} und L_{Night} sind als **Anlagen 2.1** bzw. **2.2** beigefügt.

Die Auswirkungen weiterer, ggf. für die Stadt Zittau relevanter Lärmquellen sind nicht kartiert worden. Der Eisenbahnverkehrslärm ist seitens des EBA aufgrund der Unterschreitung des Schwellwertes von 30.000 Zügen pro Jahr auf den Einzelstrecken nicht kartiert worden. Fluglärm ist nicht von Belang und Gewerbelärm wird nur für bedeutsame Lärmquellen berechnet und kartiert, in der Regel in Ballungsräumen. Voraussetzung dafür sind permanente Lärmemissionen. Sporadisch auftretende Lärmemissionen wie beispielsweise die des nahe gelegenen Kraftwerkes Turow in Polen erreichen aufgrund des hier verwendeten Berechnungsverfahrens der Mittelungspegel nicht die Auslösewerte für eine Lärmkartierung. Auch wenn diese Lärmquellen nicht kartiert wurden, sind sie bei relevanten Lärmbelastungen in die Lärmaktionsplanung einzubeziehen.

2.8 Betroffenheitsanalyse

Die Lärmbetroffenheiten, d. h. die Intensität der Lärmbelastungen für die Einwohner und die Anzahl der vom Verkehrslärm betroffenen Einwohner infolge des Straßenlärms

im Untersuchungsgebiet verteilen sich auf belastungsbezogene Pegelklassen. In den **Tabellen 3 und 4** ist die geschätzte Gesamtzahl der Menschen ausgewiesen, die in Gebäuden wohnen, an denen in 4 m Höhe die Orientierungswerte für die gemittelten Lärmpegel L_{DEN} bzw. L_{Nigth} überschritten werden.

L_{DEN} dB[A]	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 60	840
über 60 bis 65	1.044
über 65 bis 70	963
über 70 bis 75	276
über 75	13
Summe	3.136

Tabelle 3: Anzahl ganztägig von Straßenlärm belasteter Menschen - L_{DEN}

L_{Nigth} dB[A]	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 50 bis 55	1.000
über 55 bis 60	1.010
über 60 bis 65	442
über 65 bis 70	31
über 70	0
Summe	2.483

Tabelle 4: Anzahl nachts von Straßenlärm belasteter Menschen - L_{Nigth}

Das bedeutet, dass entlang des kartierten Straßennetzes ca. 3.140 Menschen ganztägig Pegeln von größer als 55 dB[A] und ca. 2.480 Menschen nachts Pegeln von größer als 50 dB[A] ausgesetzt sind, die mindestens zu Belastungen mit Kommunikationsstörungen, Nachtruhebeeinträchtigungen etc. führen können.

Davon sind ca. 1.250 Menschen ganztägig Pegeln von größer als 65 dB[A] und ca. 1.480 Menschen nachts Pegeln von größer als 55 dB[A] ausgesetzt, die jeweils zu gesundheitlich negativen Auswirkungen wie Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Bluthochdruck etc. führen können.

Die Größe bzw. die Anzahl der ganztägig betroffenen Flächen und Wohnungen ist in **Tabelle 5** ausgewiesen.

L_{DEN} dB[A]	Belastungen durch Straßenlärm			
	Flächengröße [km²]	Anz. Wohnungen	Anz. Schul-gebäude	Anz. Kranken-hausgebäude
über 55 bis 65	0,913	910	13	1
über 65 bis 75	0,577	599	6	0
über 75	0,021	6	0	0
Summe	1,511	1.515	19	1

Tabelle 5: Ganztägig von Straßenlärm betroffene Flächen und Wohnungen - L_{DEN}

Bei den betroffenen Schul- und Krankenhausgebäuden mit Immissionswertüberschreitungen werden sämtliche Einzelgebäude inkl. Funktionsgebäude gezählt.

2.9 Problem- und Konfliktbereiche

Erhöhte Straßenlärmbelastungen im Stadtgebiet von Zittau treten vor allem entlang der Bundesstraßen

- B 96 (Dresdner Straße/ Äußere Weberstraße – Neusalzaer Straße zwischen Dresdner Straße und Eisenbahnstrecke, Innerer Stadtring),
- B 99 (Görlitzer Straße zwischen Brückenstraße und Weinauring)

sowie an den Hauptverkehrsstraßen

- Leipziger Straße zwischen Görlitzer und Schillerstraße,
- Goldbachstraße,
- Schrammstraße zwischen Äußerer Oybiner und Hochwaldstraße,
- Humboldtstraße zwischen Schramm- und Äußerer Oybiner Straße,
- Oststraße und
- Schillerstraße zwischen Ost- und Arndtstraße

auf. In diesen Bereichen sind hohe bzw. sehr hohe Belastungen (Immissionen) mit über 70 dB[A] L_{DEN} bzw. über 60 dB[A] L_{Night} zu verzeichnen. Belastungen über 65 dB[A] L_{DEN} bzw. über 55 dB[A] L_{Night} wurden an allen kartierten Straßen festgestellt.

Im Ergebnis der ermittelten Belastungen und der Konfliktanalyse werden weitere, in der Lärmkartierung noch als lärmbelastet ausgewiesene Straßen nicht mehr als Schwerpunkte in die Lärmaktionsplanung einbezogen,

- weil die Lärmbelastungen unterhalb der Gesundheitsrelevanz vorliegen,
  d. h., es liegen nur Belastungen unter 65 dB[A] L_{DEN} vor oder es gibt weniger als 20 betroffene Einwohner je Straße mit Belastungen geringfügig über 65 dB[A] L_{DEN} oder die Orientierungswerte werden trotz Verkehrsstärken über 8.200 Kfz/Tag unterschritten u. a. aufgrund des Fehlens einer geschlossenen Bebauung bzw. des Abstandes der Wohngebäude von der Straße
  (Hochwaldstraße, Schrammstraße zwischen Hochwald- und Südstraße, Humboldtstraße zwischen Schrammstraße und Stadtgrenze, Äußere Oybiner Straße, Neusalzaer Straße zwischen Eisenbahnstrecke und Stadtgrenze, Hauptstraße),

- weil die Verkehrsstärken gegenüber der Lärmkartierung rückläufig sind und der Schwellwert der Lärmkartierung unterschritten wird
  (Rietschelstraße, Hochwaldstraße),

- weil die angezeigten Lärmbelastungen auf Fehler in der Lärmkartierung zurückzuführen sind
  (Hammerschmiedtstraße, Schillerstraße zwischen Arndtstraße und Theaterring).

In Ergänzung zu den Rasterlärmkarten, in denen die Stärke der Lärmimmissionen dargestellt wird, sind in den **Anlagen 3.1 bzw. 3.2** die vom Straßenlärm betroffenen Wohngebäude, differenziert nach Pegelklassen und in den **Anlagen 4.1 bzw. 4.2** die Anzahlen der vom Straßenverkehrslärm betroffenen Einwohner je Straßenabschnitt veranschaulicht. Mit Hilfe dieser Darstellung sind die Lärmschwerpunkte im Hinblick auf die Lärmbetroffenheiten erkennbar.

Starke Lärmbetroffenheiten entstehen immer dort, wo hohe Lärmbelastungen mit hoher Siedlungsdichte zusammentreffen. Aufgrund der hohen Lärmbetroffenheiten einzelner Straßenabschnitte im kartierten Netz der Stadt Zittau ergeben sich die folgenden Lärmschwerpunkte mit Handlungsbedarf:

- Lärmschwerpunkt 1: Dresdner Straße, Äußere Weberstraße, Neusalzaer Straße zwischen Dresdner Straße und Eisenbahnstrecke

- Lärmschwerpunkt 2: Töpferberg, Dr.-Brinitzer-Straße

- Lärmschwerpunkt 3: Goldbachstraße

- Lärmschwerpunkt 4: Schrammstraße zwischen Humboldt- und Hochwaldstraße

- Lärmschwerpunkt 5: Oststraße, Schillerstraße zwischen Ost- und Arndtstraße

In diesen Bereichen treten an exponierten Stellen Überschreitungen der Orientierungswerte um bis zu 10,6 dB(A) im Tagesmittel und bis zu 11,7 dB(A) in den Nachtstunden auf. Im Rahmen der Lärmkartierung sind für diese Straßenabschnitte folgende Spitzenwerte der Lärmimmissionen berechnet worden:

- Dresdner Straße, Äußere Weberstraße, Rietschelstraße, Neusalzaer Straße zwischen Dresdner Str. und Eisenbahn — L_{DEN} 72,6 dB(A), L_{night} 62,8 dB(A)
- Töpferberg, Dr.-Brinitzer-Straße — L_{DEN} 75,6 dB(A), L_{night} 66,7 dB(A)
- Goldbachstraße — L_{DEN} 74,6 dB(A), L_{night} 66,0 dB(A)
- Schrammstraße zwischen Humboldt- und Hochwaldstraße — L_{DEN} 70,8 dB(A), L_{night} 62,2 dB(A)
- Oststraße, Schillerstraße zwischen Ost- und Arndtstraße — L_{DEN} 73,6 dB(A), L_{night} 64,4 dB(A)

Diese als Brennpunkte der Lärmbelastung gekennzeichneten Gebiete sind teils als Mischgebiete, teils auch als Wohngebiete eingestuft. Weiterhin sind Schulgebäude deutlich lärmbelastet. Lärmschutzmaßnahmen wurden in diesen Gebieten außer an der B 96 (Lärmschutzfenster) bislang nicht geplant bzw. realisiert, so dass sich hier verbesserungswürdige Situationen ergeben. Die Ausdehnungen dieser Bereiche hoher bzw. sehr hoher Lärmbetroffenheiten in Bezug auf die tagesdurchschnittlichen bzw. nächtlichen Lärmbelastungen werden als „Noise Hotspots“ in der **Anlage 5** dargestellt.

Für die Lärmschwerpunkte wurden im Rahmen der Lärmkartierung die folgenden Anzahlen Betroffener mit Lärmbelastungen oberhalb des Orientierungswertes von L_{DEN} 65 dB(A) ermittelt:

- Schrammstraße zwischen Äußerer Oybiner und Hochwaldstr. — ca. 215 Betroffene
- Äußere Weberstraße — ca. 190 Betroffene
- Dresdner Straße, Neusalzaer Straße zwischen Dresdner Str. und Eisenbahn — ca. 175 Betroffene
- Töpferberg, Dr.-Brinitzer-Straße — ca. 130 Betroffene
- Oststraße, Schillerstraße zwischen Ost- und Arndtstraße — ca. 165 Betroffene
- Goldbachstraße — ca. 130 Betroffene

Diese Betroffenheiten stellen die Potenziale für die Lärmminderungsmaßnahmen dar. An der B 96 ist zu berücksichtigen, dass durch die realisierten Lärmsanierungsmaßnahmen die Betroffenheiten bereits reduziert worden sind.

Weiterhin ergeben sich Konfliktbereiche aufgrund von Mehrfachbelastungen durch den Straßen- und Eisenbahnverkehrslärm. Am Nordrand der Innenstadt kommt es zu Überlagerungen der Lärmemissionen von mehreren Eisenbahnstrecken und Straßen. Überlagerungen mit dem Verkehrslärm der Eisenbahnstrecken nach Görlitz, Liberec und Jonsdorf/ Oybin ergeben sich an der

- Leipziger Straße,
- Schillerstraße,
- Arndtstraße.

Derartige Wechselwirkungen mit den Eisenbahnstrecken nach Dresden und Varnsdorf treten auch entlang der Eisenbahnstraße

- Eisenbahnstraße.

auf. Diese Mehrfachbelastungen sowie weitere Belastungen durch Umgebungslärm, die während des Verfahrens erkannt werden, sind vertiefend zu untersuchen und in die Lärmaktionsplanung einzubeziehen.

Darüber hinaus ist der Industrielärm des nahe gelegenen Kraftwerkes Turow in Polen zu berücksichtigen. Auch wenn wie beim Eisenbahnlärm keine Kartierungsdaten vorliegen, sollte die Beurteilung dieser Lärmbelastung in die Lärmaktionsplanung einbezogen werden.

2.10 Ruhige Gebiete

Neben den lärmbelasteten Konfliktbereichen ist gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie auch eine Betrachtung bestehender ruhiger Gebiete, d. h. bisher nicht oder relativ gering lärmbelasteter Gebiete vorzunehmen. Ruhige Gebiete sind gem. Umgebungslärmrichtlinie Gebiete, die von der zuständigen Behörde festgelegt sind, und in denen ein bestimmter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten Wert nicht überschreitet. Das Vorhandensein ruhiger Gebiete hängt demzufolge nicht nur von einer geringen Lärmbelastung ab, sondern setzt voraus, dass sie durch die Stadt festgesetzt sind.

Flächen, deren Nutzung mit einer hohen Ruheerwartung verbunden ist, d. h. vom Nutzer als Gebiet ohne Lärmbelastung eingestuft werden, sollen als ruhige Gebiete erhalten und durch geeignete Maßnahmen vor Straßen- und Schienenverkehrslärm geschützt werden. Dabei kann es sich sowohl um unbebaute (z. B. großflächige, naturnahe Bereiche) als auch um bebaute Gebiete (z. B. öffentliche Parkanlagen) handeln.

Es kommt vorrangig darauf an, dass diese Gebiete im Wesentlichen keinem störenden Verkehrs-, Industrie-, Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt sind. Somit sollten Pegelwerte von L_{DEN} = 40 dB[A] im ländlichen Bereich bzw. L_{DEN} = 50 dB[A] in Ballungsräumen nicht überschritten werden. Da jedoch diese Pegelwerte nicht flächendeckend kartiert wurden und somit nicht für die Definition ruhiger Gebiete zur Verfügung stehen, wird bei der Auswahl der ruhigen Gebiete pragmatisch der Status „Gebiete mit erhöhter Ruheerwartung“ herangezogen.

In den innerstädtischen Bereichen des Stadtgebietes von Zittau sind aufgrund eines weitgehend permanenten Grundgeräuschpegels ruhige Gebiete nur vereinzelt anzutreffen. Potenziell kommen hier vor allem die kommunalen Erholungs-/ Ruheflächen und Friedhöfe

- Weinaupark,
- Westpark,
- Frauenfriedhof

in Betracht. Außerhalb der städtischen Siedlungsbereiche können naturnahe Bereiche wie

- Schlegeler Teiche,
- Kemmlitztal

als mögliche ruhige Gebiete angesehen werden.

Darüber hinaus können Teile der folgenden, umliegenden Landschaftsschutzgebiete (LSG) sowie Fauna-Flora-Habitat- (FFH) und Vogelschutzgebiete, die neben dem Naturschutz auch der Erholung dienen sollen, als mögliche ruhige Gebiete eingestuft werden:

- LSG Neißetal und Klosterwald,
- FFH Neißegebiet (Rosenthal bis Ostritz, Kemmltztal),
- FFH-Gebiet Eichgrabener Feuchtgebiet,
- LSG und SPA Vogelschutzgebiet Zittauer Gebirge.

Nach weiteren Untersuchungen hinsichtlich der bestehenden Lärmsituation und der Ruheerwartung wurden diese Gebiete als ruhige Gebiete im Sinne der Lärmaktionsplanung bestätigt.

Mit der Ausweisung der ruhigen Gebiete im beschlossenen Lärmaktionsplan gelten diese als festgesetzt. Für die bestätigten ruhigen Gebiete sind ggf. Schutzmaßnahmen festzulegen.

2.11 Ergebnis der Konfliktanalyse

Die umfassende Konfliktanalyse ergab, dass Im Stadtgebiet von Zittau nachweisbar wesentliche Lärmbetroffenheiten vorliegen und erhebliche Schallimmissionen mit deutlichen Belastungswirkungen festzustellen sind. In Auswertung des Straßenverkehrslärms sind im kartierten Straßennetz ca. 1.250 Menschen ganztägig Pegeln von größer als 65 dB[A] und ca. 1.480 Menschen nachts Pegeln von größer als 55 dB[A] ausgesetzt. Diese Lärmbelastungen können zu gesundheitlich negativen Auswirkungen führen. Hinzu kommt die Belastung durch Lärmemissionen des Eisenbahnverkehrs. Diese sind zwar nicht kartiert worden, werden aber in der Überlagerung mit dem Straßenverkehrslärm als bedeutend eingeschätzt.

Aufgrund dieser Lärmbetroffenheiten sind die Ursachen der Lärmbelastung genauer zu untersuchen sowie Lärmminderungsmaßnahmen zu entwickeln und umzusetzen. Im Rahmen des Verfahrens sind langfristige Lärmminderungsstrategien sowie kurz- und mittelfristig umzusetzende Lärmminderungsmaßnahmen in einem Lärmaktionsplan gemäß § 47 BImSchG festzuschreiben.

Abwägungsgründe

1. Die nachgewiesenen Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr erfordern gemäß § 47 BImSchG die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes.

2. Der Wegfall von einzelnen, kartierten Straßenabschnitten aufgrund nur geringer Lärmbetroffenheiten, rückläufiger Verkehrsstärken gegenüber der Lärmkartierung oder Fehler in der Lärmkartierung rechtfertigt nicht den Abbruch des gesamten Verfahrens.

3. Der Schienenverkehr verursacht weitere Lärmemissionen, die in der Überlagerung mit dem Straßenverkehrslärm an einigen Straßen zu noch höheren Lärmbetroffenheiten führen.

4. Die Bedingungen zum Abbruch des Verfahrens (d. h. es liegen keine relevanten Lärmprobleme vor und an den kartierten Verkehrswegen wurden entweder bereits Maßnahmen zur Lärmvorsorge im Rahmen des Neubaus von Verkehrswegen gemäß 16. BImSchV durchgeführt oder es wurden bereits ausreichende Lärmsanierungsmaßnahmen an allen betroffenen bestehenden Verkehrswegen gemäß VLärmSchR 97 durchgeführt) sind nicht gegeben.

5. Die in der Stadt Zittau bestehenden Lärmminderungspotenziale sollten durch Festlegung und Umsetzung entsprechender Maßnahmen genutzt werden. Verkehrsbauliche und -organisatorische Maßnahmen bzgl. Fahrbahnoberflächen, Straßenraumgestaltung, Verkehrslenkung, Stadtentwicklungsplanung können deutliche Lärmreduzierungen, z. T. unterhalb der Orientierungswerte bewirken.

6. Zum Schutz der im Zittauer Stadtgebiet vorhandenen ruhigen Gebiete sind Maßnahmen festzulegen.

In der Lärmaktionsplanung sollten neben den im Kapitel 2.6 benannten Schwerpunktbereichen weitere von Verkehrslärm belastete Straßen untersucht werden. Insgesamt wird die Einbeziehung folgender Straßenabschnitte vorgeschlagen.

Straßenverkehrslärm:

- B 96 Innerer Stadtring
- B 96 Dresdner Straße/ Äußere Weberstraße
- B 96 Neusalzaer Straße zwischen Dresdner Straße und Eisenbahnstrecke
- B 99 Görlitzer Straße zwischen Brückenstraße und Weinauring
- Goldbachstraße
- Schrammstraße zwischen Äußerer Oybiner und Hochwaldstraße
- Oststraße
- Schillerstraße zwischen Ost- und Arndtstraße
- Leipziger Straße zwischen Görlitzer und Schillerstraße
- Humboldtstraße zwischen Schramm- und Äußerer Oybiner Straße.

Eisenbahnverkehrslärm:

- Leipziger Straße
- Schillerstraße
- Arndtstraße
- Eisenbahnstraße.

Für diese Straßenabschnitte wurden im weiteren Planungsablauf vertiefende Untersuchungen hinsichtlich ihrer Lärmminderungspotenziale durchgeführt und die im folgenden Kapitel beschriebenen Lärmminderungsmaßnahmen entwickelt.

3 MAßNAHMENKONZEPT

3.1 Lärmminderungspotenziale

Für den Lärmschutz existieren zahlreiche Möglichkeiten, mit verkehrsplanerischen, verkehrsregelnden und verkehrsbaulichen Maßnahmen die Emission, Ausbreitung und Immission des Verkehrslärms zu vermeiden bzw. zu verringern. Die Auswahl der geeigneten Maßnahmen erfolgt im Wesentlichen anhand der erzielbaren Lärmreduzierungen und des dafür erforderlichen Aufwandes bzw. des Umfanges der baulichen Eingriffe. Zur Lärmreduzierung im Straßen- und Eisenbahnverkehr bestehen generell die folgenden, mit einem hohen Lärmminderungspotenzial verbundenen methodischen Ansätze:

- Vermeidung und Verlagerung –
  die Geräuschquelle wird beseitigt oder aus dem Konfliktbereich verlagert,

- Pegelminderung –
  der Lärm wird durch technische und andere Maßnahmen am Emissionsort gemindert,

- Homogenisierung –
  der Lärm wird durch Maßnahmen der Verstetigung homogener, d. h. auffällige, besonders störende Pegelspitzen werden verringert,

- Aktiver und passiver baulicher Schallschutz –
  diese Maßnahmen erfolgen im Ausbreitungsweg des Schalls bzw. am Immissionsort.

Bei der Realisierung der aus diesen methodischen Ansätzen abgeleiteten Lärmminderungsmaßnahmen ist jedoch engen, verfahrenstechnischen Restriktionen Rechnung zu tragen. Das betrifft insbesondere fachgesetzliche Regelungen und Verwaltungsvorschriften, an die die zuständigen Behörden gebunden sind.

3.2 Allgemeine Strategien

Ausgehend von den vorgenannten grundsätzlichen methodischen Ansätzen und den damit erzielbaren Lärmreduzierungen ergeben sich in Abhängigkeit des Realisierungszeitraumes für die Lärmminderung im Straßen- und Eisenbahnverkehr die nachfolgend beschriebenen Strategien und Planungsansätze. Im weiteren Planungsablauf werden aus diesen Strategien konkrete Maßnahmen für die Konfliktbereiche in der Stadt Zittau abgeleitet. Diese Einzelmaßnahmen sind in Anlage 6 – Maßnahmenkatalog – zusammengefasst.

3.2.1 Kurzfristige Strategien

- Senkung des Geschwindigkeitsniveaus auf den Hauptverkehrsstraßen durch Verkehrsregelung
- Verstetigung des Straßenverkehrs durch Optimierung der Koordinierung von Lichtsignalanlagen (LSA-Schaltungen)
- Instandhaltung bzw. Instandsetzung der Fahrbahnoberflächen (hochbelastete und schadhafte Straßenbeläge) und Schienenoberflächen
- Passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzverglasungen)

3.2.2 Mittelfristige Strategien

- Verwendung von geräuschdämpfenden Fahrbahnbelägen
- Einbau von geschwindigkeitssenkenden Fahrbahnelementen
- Verringerung des Geschwindigkeitsniveaus und der Lärmwahrnehmung durch veränderte Straßenraumgestaltung
- Verstetigung des Straßenverkehrs durch die Errichtung von Kreisverkehrsplätzen
- Aktive Schallschutzmaßnahmen wie Schallschutzwände
- Anpflanzungen von Gehölzen nahe der Hauptlärmquellen
- Schwingungsdämpfung an Gleisanlagen und Eisenbahnbrücken
- Umrüstung der Eisenbahngüterwagen auf leisere Bremstechnik

3.2.3 Langfristige Strategien

- Ergänzung des überregionalen Straßennetzes durch den Bau von Umgehungsstraßen zur Verlagerung und Bündelung von Verkehrsströmen sowie zur Reduzierung des innerörtlichen Schwerverkehrs
- Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes durch Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie des Rad- und Fußverkehrs
- Einsatz geräuschärmerer Fahrzeuge im Stadtbus-, Regionalbus- und Schienenpersonennahverkehr
- Lärmschutzgerechte, verkehrsvermeidende Bauleitplanung

3.3 Handlungsschwerpunkte

Auf Grundlage der im Rahmen der Konfliktanalyse (Kap. 2.11) ermittelten lärmbelasteten Straßenabschnitte sowie aufgrund hoher bzw. sehr hoher Betroffenheiten wurden folgende räumliche Schwerpunkte für die Lärmaktionsplanung in der Stadt Zittau herausgearbeitet:

Straßenverkehr

- Dresdner Straße/ Äußere Weberstraße/ Neusalzaer Straße (zwischen Dresdner Straße und Eisenbahnstrecke)
- Töpferberg/ Dr.-Brinitzer-Straße
- Goldbachstraße
- Schrammstraße (zwischen Äußerer Oybiner Straße und Hochwaldstraße)
- Oststraße/ Schillerstraße (zwischen Ost- und Arndtstraße)

Überlagerung Straßen- und Eisenbahnverkehr

- Bereich Schillerstraße/ Leipziger Straße/ Arndtstraße/ Eisenbahnstraße

Im Ergebnis der Konfliktanalyse sollen in der Lärmaktionsplanung neben den im Kapitel 2.6 benannten Schwerpunktbereichen weitere von Verkehrslärm belastete Straßen untersucht werden. Folgende Straßenabschnitte werden somit zusätzlich in die Betrachtungen einbezogen:

- Gesamter innerer Stadtring
- Görlitzer Straße (zwischen Brückenstraße und Weinauring)
- Leipziger Straße (zwischen Görlitzer und Schillerstraße)
- Humboldtstraße (zwischen Schramm- und Äußerer Oybiner Straße)

Zielstellung

Das wichtigste Ziel der Lärmaktionsplanung ist die Vermeidung gesundheitsschädlicher Auswirkungen. In den genannten Schwerpunktbereichen ist der verkehrsbedingte Umgebungslärm mit geeigneten Maßnahmen zu vermeiden bzw. zu vermindern.

Als messbares Ziel soll erreicht werden, die Anzahl der durch hohe Lärmpegel betroffenen Anwohner zu verringern.

3.4 Maßnahmenübersicht

Für die nachfolgend beschriebenen Maßnahmenbereiche werden in Anlage 6 – Maßnahmenkatalog – konkrete Maßnahmen für die Konfliktbereiche in der Stadt Zittau ausgewiesen.

3.4.1 Verkehrsplanerische Maßnahmen

Planungsansatz: Reduzierung der Verkehrsmenge

Die Kraftfahrzeugmenge hat einen großen Einfluss auf die Lärmbelastung. Durch eine Reduzierung der Verkehrsmenge um 50 % kann eine Schallpegelminderung von 3 dB[A] erreicht werden. Allerdings ist zur Halbierung der wahrgenommenen Lautstärke (das entspricht einer Verringerung des Lärmpegels um 10 dB[A]) eine Reduzierung der Verkehrsmenge um 90 % erforderlich [6].

Insbesondere die Lkw-Verkehrsmengen bestimmen in hohem Maße die Lärmpegel. Im innerstädtischen Verkehr entspricht die Lärmemission von etwa 20 Pkw der Lärmemission eines Lkw. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wird durch die Reduzierung des Lkw-Anteils von 20 % auf 5 % eine Verringerung des Lärmpegels um 3,4 dB[A] erreicht [6].

Eine Reduzierung der Verkehrsmenge kann durch Vermeidung bzw. Verlagerung von Verkehren erreicht werden.

- **Vermeidung von Kfz-Verkehren**

Die Reduzierung des Kfz-Verkehrs durch die Förderung verkehrsvermeidender Stadtstrukturen ist einer der nachhaltigsten Ansätze zur Lärmminderung. Darüber hinaus wirkt sich eine solche Reduzierung auch positiv auf die Luftschadstoffbelastung in der Innenstadt sowie entlang der Hauptverkehrsstraßen aus. Allerdings wirkt der Ansatz verkehrsvermeidender Stadtstrukturen nur sehr langfristig und unterliegt den in der Bauleitplanung geltenden baurechtlichen und Verwaltungsvorschriften.

Eine verkehrsvermeidende und somit lärmschutzgerechte Stadtentwicklungsplanung trägt zu einer Verringerung der Verkehrsmengen bei. In einer kompakten Stadt der kurzen Wege lässt sich ein großer Anteil der notwendigen Ortsveränderungen mit dem ÖPNV, mit dem Fahrrad bzw. zu Fuß bewältigen. D. h. viele der kurzen Kfz-Fahrten unter 3 km Länge können durch nichtmotorisierten Verkehr substituiert werden.

Das setzt die Vermeidung einer Suburbanisierung und die Stärkung der Innenstadt im Rahmen der Bauleitplanung voraus. Strategien zur Verkehrsvermeidung im Rahmen der Bauleitplanung sind insbesondere zentrumsnahe Standorte für Verwaltung und Dienstleistung, die Sicherung der Nahversorgung in den Ortsteilen, nutzungsverträgli-

che Mischungen zwischen Wohnen und Gewerbe sowie wohnungsnahe Freizeit- und Erholungsangebote. Weiterhin sollte durch den Einsatz von Städtebaufördermitteln für eine bestandsorientierte Stadterneuerung eine Stärkung der Innenstadt erreicht werden. Die Verfolgung dieser Strategien, insbesondere die Vermeidung neuer Wohnbebauung in äußeren Gebieten, ist auch aufgrund der demografischen Entwicklung geboten.

In dem Zusammenhang wird auf die Ziele 2.2.1.2 und 2.2.1.3 (Siedlungswesen) sowie den Grundsatz 2.2.2.2, 5. Anstrich (Stadt- und Dorfentwicklung) des Landesentwicklungsplanes 2013 verwiesen.

In der Stadt Zittau wurden entsprechend dem Stadtentwicklungskonzept (SEKO) mit der Sanierung des historischen Altstadtkerns sowie mit Maßnahmen des Stadtumbaus bereits wesentliche Beiträge für eine Stärkung der Innenstadt geleistet.

Ein weiterer Ansatz zur Vermeidung unnötiger Kfz-Fahrten ist die Errichtung eines Parkleitsystems für die Zittauer Innenstadt. Dadurch kann der Parksuchverkehr deutlich verringert werden. Eine Verringerung der Verkehrsmenge um 30 % bewirkt eine Lärmminderung um bis zu 1,5 dB(A).

- **Verlagerung von Kfz-Verkehren auf andere Verkehrsmittel**

Die Förderung des Umweltverbundes, d. h. attraktive Angebote für den ÖPNV, den Rad- und Fußgängerverkehr, führt durch Verlagerung ebenfalls zu einer Vermeidung von Kfz-Fahrten im Binnenverkehr. Jedoch haben in Kleinstädten diese Möglichkeiten nur eine sehr begrenzte Wirksamkeit.

Der Stadtbusverkehr in Kombination mit dem regionalen Busverkehr sollte angebotsorientierte, taktgebundene Fahrpläne aufweisen. Die Ausrichtung des innerstädtischen Busverkehrs auf den Eisenbahnverkehr am Bahnhof Zittau ist beizubehalten bzw. zu optimieren. Darüber hinaus sollte die Kapazität des P+R-Platzes am Bahnhof Zittau erweitert werden.

Für den Radverkehr ist ein qualitativ hochwertiges und nutzerfreundliches Radwegenetz mit zusammenhängenden Radverkehrsanlagen und entsprechenden Fahrradabstellmöglichkeiten zu schaffen. Je nach Bedarf und den Gegebenheiten des Straßenquerschnittes sollten straßenbegleitende Radwege, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen eingerichtet werden. Dabei sind die Mindestanforderungen an benutzungspflichtige Radwege bezüglich Breite, Qualität und sicherer Führung zu erfüllen. Bei den in der Stadt Zittau noch vorhandenen gemeinsamen Geh-/ Radwegen sind diese Mindestanforderungen größtenteils nicht gegeben, so dass eine Aufhebung der Benutzungspflicht angezeigt ist.

Die Rahmenbedingungen für den Fußgängerverkehr sollten mit durchgängigen Fußwegen in nutzerfreundlicher Qualität, mit vernetzten Fußgängerachsen sowie mit Querungshilfen an hoch belasteten Hauptverkehrsstraßen weiter verbessert werden. Derartige Querungshilfen für Fußgänger in Form von Fahrbahnteilern sollten insbesondere im Zusammenhang mit Bushaltestellen ergänzt werden.

- **Verlagerung von Kfz-Verkehren in andere Bereiche**

Durch den Neubau von Ortsumgehungen bzw. die Verlegung von hoch belasteten Hauptverkehrsstraßen in weniger sensible Bereiche wird die Bündelung und Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus den innerstädtischen Bereichen ermöglicht.

Mit der Inbetriebnahme von Teilabschnitten der neuen Bundesstraße B 178n wurde bereits das Zittauer Stadtgebiet vom regionalen und überregionalen Straßenverkehr, insbesondere vom Schwerlastverkehr in Richtung Polen und Tschechien entlastet. Die Fertigstellung der Neubautrasse im verbleibenden südlichen Teilabschnitt zwischen Oderwitz und Eckartsberg wird zu einer weiteren Entlastung der Achse Löbauer Straße – Oststraße – Schillerstraße/ Goethestraße führen. Durch eine entsprechende Wegweisung ist der überregionale Verkehr konsequent an der Innenstadt von Zittau vorbeizuleiten. Zur Lenkung des internationalen Verkehrs ist die gegenwärtige Wegweisung hinsichtlich der Führung zu den verschiedenen Grenzübergangsstellen zu überprüfen und ein Wegweisungskonzept zu erstellen.

Durch die Verlagerung von Teilen des Verkehrsaufkommens stark belasteter Hauptverkehrsstraßen in andere Bereiche kann eine bessere Verteilung des Verkehrs und damit eine Verringerung der Lärmbetroffenheiten insgesamt erreicht werden. Eine Verringerung der Verkehrsmenge um 30 % bewirkt eine Lärmminderung um 1,5 dB(A).

Generell ist bei Verkehrsverlagerungen zu beachten, dass entlang der Alternativtrassen keine neuen, wesentlichen Lärmbetroffenheiten erzeugt werden. Deshalb ist jeweils frühzeitig im Planungsprozess intensiv auf die Berücksichtigung sachgerechter bzw. gesetzlich geforderter Lärmschutzmaßnahmen sowie deren Überprüfung nach Fertigstellung beim zuständigen Baulastträger hinzuwirken, sowohl bei der Lärmvorsorge für Neubauabschnitte als auch bei der Lärmsanierung an Bestandsstrecken.

3.4.2 Verkehrsregelnde Maßnahmen

Die Straßenverkehrsbehörden können gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenabschnitte zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Jedoch werden der Umsetzung solcher Maßnahmen mit den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) als maßgebliche Verwaltungsvorschrift sehr enge Grenzen gesetzt.

Planungsansatz: Verlagerung von Kfz-Verkehren durch Verkehrslenkung

In hohem Maße werden die Lärmpegel durch die Lkw-Verkehrsmengen bestimmt. Im Sinne der Reduzierung des Verkehrslärms sollte daher geprüft werden, im Stadtgebiet, insbesondere für die ehemalige B 178 (Löbauer Straße), für den Schwerverkehr (mit Ausnahme des Anliegerverkehrs) eine Verkehrsbeschränkung anzuordnen. Mit der Inbetriebnahme der neuen B 178n ist für den Schwerverkehr eine alternative Fahrtroute vorhanden. Mit der Verringerung des Lkw-Anteils um 5 % kann eine Lärmreduzierung um ca. 1 bis 3 dB(A), insgesamt mit einem Lkw-Führungskonzept eine Lärmreduzierung um ca. 1 bis 5 dB(A) erreicht werden.

Durch ein generelles Fahrverbot für den Schwerverkehr im Durchgangsverkehr oder zumindest einer Tonnagebegrenzung für Lkw kann kurzfristig eine Entlastung des Stadtgebietes erreicht werden. Auf der heutigen S 132 (Löbauer Straße – Oststraße – Schillerstraße/ Goethestraße) würde dann nur der Schwerverkehr im regionalen Binnen- und Quelle-/ Zielverkehr verbleiben. Der überregionale Durchgangsverkehr wird über die B 178n geführt.

Es sollte geprüft werden, ob Beschränkungen des Schwerverkehrs im Stadtgebiet von Zittau wesentlich zur Entlastung beitragen können und verkehrsrechtlich umsetzbar sind. Zur Lenkung des Schwerverkehrs im Stadtgebiet sollte dafür ein Lkw-Führungskonzept erstellt werden.

Weiterhin sollte für die Schrammstraße geprüft werden, ob ein zeitlich befristetes Lkw-Nachtfahrverbot bis zur grundhaften Sanierung der Straße angeordnet werden kann.

Planungsansatz: Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit

Der Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen setzt sich im Wesentlichen aus

- Antriebsgeräuschen,
- Rollgeräuschen,
- Windgeräuschen

zusammen. Diese sind ursächlich von der Fahrgeschwindigkeit abhängig.

Die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hat sich daher als effektive und kostengünstige Maßnahme zur Lärmminderung erwiesen. Bei einer Reduzierung von 50 km/h auf 30 km/h bei einem Lkw-Anteil von 10 % ist eine Verringerung des Mittelungspegels von ca. 2,6 dB[A] und des Maximalpegels von ca. 5 dB[A] erreichbar. Darüber hinaus ergeben sich positive Synergieeffekte mit der Verkehrssicherheit, der Aufenthaltsqualität und der Luftqualität.

Mit einer Senkung des Geschwindigkeitsniveaus werden sowohl direkt die Lärmemissionen verringert als auch die Rahmenbedingungen für den Rad- und Fußgängerverkehr verbessert. Neben den Erschließungsstraßen sind in begründeten Fällen auch die Hauptverkehrsstraßen in die Konzepte zur flächendeckenden Verkehrsberuhigung einzubeziehen.

Ein solcher Fall wird für die Schrammstraße im Bereich zwischen Äußerer Qybiner Straße bis Südstraße erkannt. Zusätzlich zur hohen Lärmbelastung wirken in diesem Bereich erschwerend das besonders hohe Verkehrsaufkommen zu bestimmten Zeiten (Arbeitsbeginn/ -ende, Schulbeginn/ -schluss), ein hoher Radfahreranteil auf der Fahrbahn und die Funktion als Schul- und Freizeitweg sowie der unzureichender Ausbauzustand. Deshalb soll in diesem Bereich eine Begrenzung auf 30 km/h geprüft werden. Diese Geschwindigkeitsbegrenzung hätte auch positive Effekte hinsichtlich der Verkehrssicherheit und Luftqualität sowie der Standfestigkeit und Lebensdauer des evtl. dort aufzubringenden lärmmindernden Fahrbahnbelages, da diese Beläge in der Regel anfällig gegen die Einwirkung von hohen Brems- bzw. Beschleunigungskräften sind.

Entlang der innerstädtischen Straßen sollte in Bereichen mit Wohnbebauung und weiteren sensiblen Nutzungen die zulässige Höchstgeschwindigkeit generell auf 50 km/h begrenzt bleiben. Für die Dresdner Straße sollte eine Reduzierung von 60 km/h auf 50 km/h geprüft werden. Ebenso sollte zum Schutz des ruhigen Gebietes Weinaupark eine Geschwindigkeitsreduzierung für diesen Bereich an der Görlitzer Straße tagsüber von 70 km/h auf 50 km/h geprüft werden.

Die Einhaltung der zulässige Höchstgeschwindigkeit und der Geschwindigkeitsbegrenzungen ist konsequent zu überwachen.

Planungsansatz: Verstetigung des Fahrverlaufes

Neben der jeweiligen Höchstgeschwindigkeit spielt die Homogenität des Verkehrsflusses eine große Rolle. Durch die Verstetigung des Verkehrsflusses mit weniger Anfahr- und Bremsvorgängen lässt sich eine spürbare Lärmminderung erzielen. Die Minderung des Mittelungspegels ist zwar gering, aber die besonders störenden Pegelspitzen entfallen weitgehend.

Die allein mit einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h einhergehende Verstetigung des Verkehrsflusses bewirkt zusätzlich bis zu 1,5 dB[A] niedrigere Mittelungspegel und bis zu 4 dB[A] geringere Maximalpegel [6]. Die Verstetigung des Verkehrsflusses ist weiterhin durch Maßnahmen der flächendeckenden Verkehrsberuhigung mit Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen sowie durch stadtverträgliche Straßenraumgestaltungen erreichbar.

Zur Vermeidung unnötiger Beschleunigungs- und Bremsvorgänge ist ebenso eine durchgehende Koordinierung von dicht aufeinanderfolgenden Lichtsignalanlagen (LSA)

anzustreben, so wie das entlang der Bundesstraßen im Stadtgebiet von Zittau bereits praktiziert wird.

Darüber hinaus sollten im Rahmen zukünftiger Ausbauplanungen verstärkt Kreisverkehrsplätze in die Abwägungen zur Knotenpunktgestaltung einbezogen werden, da sie in vielen Fällen deutliche Vorteile gegenüber klassischen LSA-Lösungen hinsichtlich der Verstetigung des Verkehrs bieten. In der Innenstadt von Zittau sollte die Einrichtung von Kreisverkehrsplätzen für die Knoten Ottokarplatz, Schrammstraße/ Goldbachstraße/ Äußere Oybiner Straße und Görlitzer Straße/ Brückenstraße/ Hammerschmiedstraße geprüft werden.

Die Bemühungen um einen homogenen Verkehrsablauf sollten nach Möglichkeit durch geeignete Straßenraumgestaltungen ergänzt werden.

3.4.3 Bauliche Maßnahmen

Planungsansatz: Straßenraumgestaltung

Das Geschwindigkeitsniveau und die Homogenität des Verkehrsflusses werden wie bereits erwähnt auch von der Straßenraumgestaltung beeinflusst. Grundsätzlich sollte der Straßenraum entlang der betroffenen Hauptverkehrsstraßen stärker strukturiert werden. Die durchgängige Anlage von Radverkehrsanlagen, breitere Gehwege mit höherer Aufenthaltsqualität und davon getrennte Radwege, Seitenstreifen für das Längsparken sowie eine bereichsweise Begrünung mit Gehölzen wirken straßenraumbegrenzend und führen aufgrund geringerer Fahrbahnbreiten und der optischen Wirkung zu geringeren Fahrgeschwindigkeiten. Dieser Effekt sowie die mit der Verringerung der Straßenbreite bei überbreiten Fahrbahnen bzw. durch den Wegfall der äußeren Fahrspuren zugunsten von Park- oder Radverkehrsstreifen erzielte Vergrößerung des Abstandes zur Wohnbebauung können Lärmminderungen bis zu 1,5 dB(A) bewirken.

Benutzungspflichtige, gemeinsame Geh-/ Radwege sind nur in begründeten Ausnahmefällen möglich. Es sollte deshalb grundsätzlich geprüft werden, inwieweit der Radverkehr dort, wo es die Fahrbahnbreite zulässt, durch die Anlage von Radfahrstreifen oder Radschutzstreifen auf der Fahrbahn geführt werden kann. Alternativ kann der Gehweg für den Radverkehr freigegeben werden, was keine Benutzungspflicht zur Folge hat.

Weitere mögliche Maßnahmen sind Veränderungen der Fahrbahn- und Knotenpunktgeometrie sowie Fahrbahneinbauten. Diese Einbauten in Form von Fahrbahnteilern dienen als Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer sowie zu Absenkung der Fahrgeschwindigkeit.

Planungsansatz: Lärmmindernder Fahrbahnbelag

Auch die Oberflächenbeschaffenheit der Fahrbahndecke hat erheblichen Einfluss auf den Kfz-Lärm. Die Sanierung von lärmintensiven Belägen, wie z. B. unebene, schadhafte oder gepflasterte Beläge, ist sehr effektiv. Bereits die Sanierung schadhafter Asphaltbeläge bewirkt eine Lärmminderung von 2 bis 3 dB(A).

Die viel diskutierten offenporigen Asphalte, insbesondere in zweilagiger Ausführung, sind für den innerörtlichen Einsatz nur sehr begrenzt und unter strikten Rahmenbedingungen verwendbar (sehr teuer, anfällig für Beschädigungen, hohe Anforderungen an den Einbau). Sie sind in erster Linie für den Einsatz außerorts entwickelt und bislang auch nur dort Regelbauweise. Stattdessen bietet sich der Einsatz spezieller, für den Einsatz unter innerstädtischen Bedingungen geeigneter lärmmindernder Fahrbahnbeläge an. Am weitesten fortgeschritten in der Erprobung sind derzeit lärmoptimierte Asphaltdeckschichten (LOA) mit einem Lärmminderungspotenzial von 4 bis 6 dB[A] und lärmarme Splittmastixasphalte (SMA-LA), mit denen Lärmminderungen von 1 bis 4 dB[A] erzielbar sind.

Die zu untersuchenden Hauptverkehrsstraßen in Zittau sind mit Asphaltdeckschichten unterschiedlicher Qualität ausgestattet. Wichtig ist, die Instandhaltung der Fahrbahnoberflächen kontinuierlich zu sichern, um Lärmemissionen aufgrund schadhafter Fahrbahnoberflächen zu vermeiden. Insbesondere für die Schrammstraße und die Goldbachstraße ist eine Sanierung der Fahrbahnoberfläche erforderlich.

Langfristig sollten die vorhandenen Deckschichten aus Asphalt gemäß derzeit gültiger Regelbauweise durch einen lärmmindernden Fahrbahnbelag nach dem Stand der Technik ersetzt werden. Die Stadt Zittau sollte sich darum bemühen, in Pilotprojekten zur Erprobung neuer, lärmmindernder Asphaltdeckschichten mitzuwirken, um frühzeitig neueste Erkenntnisse der Lärmminderung nutzen zu können. Ansonsten können neue Bauweisen erst nach Anerkennung als Regelbauweise eingesetzt werden.

Darüber hinaus sind einzelne Lärmquellen wie umfangreichere Schadstellen der Fahrbahn kurzfristig zu reparieren sowie nicht mehr genutzte, in der Fahrbahn verlaufende Gleisanlagen sobald als möglich zu entfernen.

Planungsansatz: Schall- und Schwingungsabschirmung

Mit Hilfe aktiver Schallschutzmaßnahmen, z. B. Hindernisse innerhalb des Ausbreitungsweges, kann der negative Einfluss der Schallquelle wirksam verringert werden. Möglichkeiten dafür sind Lärmschutzwände und -wälle, die Straßenführung in Tunnel-, Einschnitts- und Troglagen, die Bebauung mit lärmunempfindlicheren Gebäuden sowie die Schließung von Baulücken. Durch den Einsatz von Lärmschutzwänden lassen sich hohe Geräuschminderungen von bis zu 20 dB[A] erzielen.

Die Möglichkeiten für aktive Schallschutzmaßnahmen wie Schallschutzwände sind im innerstädtischen Verkehrsraum allgemein sehr begrenzt. In Zittau ergeben sich im innenstädtischen Straßennetz keine Ansätze, eine Schallschutzwand zur Entlastung für die angrenzende Wohnbebauung stadtverträglich einzuordnen.

Darüber hinaus können mit Hilfe baulicher Maßnahmen die Ausbreitung von Schwingungen zwischen dem Verkehrsweg (Straßen- oder Gleiskörper) und den benachbarten Grundstücken wirksam verringert und damit starke Erschütterungen in Wohngebäuden vermieden werden. Insbesondere im westlichen Teil der Schrammstraße mit geringer Querschnittsbreite und dicht an der Straße stehenden Wohngebäuden kann diese Maßnahme für Entlastung sorgen.

Planungsansatz: Passiver Schallschutz

Der Einbau von Schallschutzfenstern kann den Lärmpegel innerhalb der Gebäude sehr wirksam reduzieren. Während bei Schallschutzklasse 1 (undichte Fenster mit Einfachverglasung) eine Reduzierung von weniger als 25 dB[A] erreicht wird, ist bei Schallschutzklasse 6 (Kastenfenster mit getrenntem Blendrahmen, besonderer Dichtung, großem Scheibenabstand und Verglasung aus Dickglas) eine Reduzierung von mehr als 50 dB[A] möglich.

Schallschutzfenster, mit denen zwar erhebliche Lärmminderungen in straßenseitig gelegenen Innenräumen erreicht werden können, die aber nur im geschlossenen Zustand Abhilfe schaffen und daher oft nur in Kombination mit indirekt wirkenden Lüftungsanlagen vollwertig funktionieren, sollten nur dann zum Einsatz kommen, wenn andere Maßnahmen zu Lärmreduzierung nicht ausreichend zur Verfügung stehen und aktive Schallschutzmaßnahmen nicht realisierbar sind. Die begrenzten Möglichkeiten von Lärmschutzfenstern werden auch dadurch deutlich, dass Freiraumnutzungen (Aufenthalt im Garten etc.) hiervon in keiner Weise profitieren.

Im Zusammenhang mit Straßenneubauten bzw. bei wesentlichen Änderungen an bestehenden Straßen besteht bei Überschreitung der für die Gebietsnutzung festgelegten Grenzwerte ein Anspruch auf Realisierung passiver Schallschutzmaßnahmen durch den Baulastträger. Im Rahmen von Planfeststellungsverfahren werden dazu Auflagen erteilt. Dabei gilt jedoch immer der Grundsatz, aktive vor passiven Schallschutzmaßnahmen umzusetzen.

In Bebauungsplänen können für Straßenneubauten auf der Grundlage von Schallimmissionsprognosen spezielle Festsetzungen zum Immissionsschutz, wie die Ausrüstung mit Lärmschutzfenstern, erfolgen.

Neben diesen planungsrechtlichen Vorgaben kann für die Lärmsanierung an bestehenden Verkehrsanlagen z. B. an besonders belasteten Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundes-, Staats- und Kreisstraßen mit überörtlichem Verkehr durch spezifische För-

derprogramme der jeweiligen Baulastträger der verstärkte Einbau von Lärmschutzfenstern auf freiwilliger Basis forciert werden.

Wie bereits erwähnt, wurden für die B 96 Haushaltsmittel des Bundes für die Erstattung der Kosten passiver Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des Programmes „Lärmsanierung von stark belasteten Ortsdurchfahrten an Bundesstraßen“ durch das LASuV ausgezahlt. Es besteht außerdem die Möglichkeit, für stark betroffene Einzelgebäude an Bundes- und Staatsstraßen durch den jeweiligen Eigentümer eine Erstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen zu beantragen. Durch den Baulastträger wird dann geprüft, ob die Auslösewerte für Lärmsanierung überschritten werden und Haushaftmittel zur Verfügung gestellt werden können.

Weiterhin ist zu prüfen, inwieweit an besonders lärmbelasteten Abschnitten kommunaler Hauptverkehrsstraßen, an denen die Möglichkeiten zur Lärmminderung sehr begrenzt sind wie z. B. im westlichen Teil der Schrammstraße, der Einbau von Schallschutzfenstern durch die Stadt Zittau gefördert werden kann.

In den betroffenen Bebauungsplänen sind nutzungsabhängige Festlegungen zur Ausrüstung mit Lärmschutzfenstern zu treffen.

3.4.4 Überlagerung von Straßen- und Eisenbahnverkehrslärm

Parallel zu einigen Hauptverkehrsstraßen verlaufen im Stadtgebiet von Zittau mehrere Haupteisenbahnstrecken, wodurch es zur Überlagerung des Verkehrslärms kommt. Für diese Eisenbahnstrecken ist seitens der DB Netz AG eine Modernisierung in Verbindung mit einer Erhöhung der Streckengeschwindigkeit vorgesehen. Die daraus resultierende wesentliche Veränderung der Eisenbahnanlage sowie das vorliegende Schallschutzgutachten erfordern die Berücksichtigung von Schallschutzmaßnahmen. Nachfolgend beschriebene Maßnahmen sind zu prüfen und ggf. umzusetzen.

Planungsansatz: Schwingungs- und Erschütterungsdämpfung am Fahrweg

Schienenschleifen:

Die durch den Fahrbetrieb entstehenden Unebenheiten auf den Schienen (Riffeln) regen die Räder zum Schwingen und damit zur Schallabstrahlung an. Verriffelte Schienen können bis zu 20 dB[A] mehr Lärm emittieren als durchschnittlich gepflegte Gleise. Deshalb ist regelmäßig der Zustand der Schienenoberflächen zu kontrollieren und das Schienenschleifen durchzuführen.

Schwingungsdämpfung der Schienen:

Infolge der Schwingungsanregung kommt es zur Körperschallabstrahlung der Schienen. Durch den Einsatz von Schienenstegdämpfern, das sind mit Federbügeln elas-

tisch an die Schienenstege angekoppelte frequenzabgestimmte Gewichte, können diese Schwingungen in hohem Maße absorbiert werden. Damit ist eine Lärmreduzierung von 1,5 bis zu 4 dB[A] möglich. Darüber hinaus sind durch elastische Schienenbefestigungen weitere Lärmminderungseffekte zu erwarten.

Dämpfung von Erschütterungen der Gleisanlagen:

Die Schwingungen der Gleisanlagen breiten sich auch im Boden aus und werden in nahestehende Gebäude übertragen. Dort sind sie als Erschütterungen wahrnehmbar. Gleichzeitig wird durch die Schwingungen im Gebäude sekundärer Luftschall erzeugt. Zur Reduzierung der Erschütterungen sind Maßnahmen wie Einbau von Unterschottermatten, verschäumtes Schottergleis oder elastische Schwellenbesohlung in Erprobung.
Auch durch den Rückbau nicht mehr benötigter Weichen im Rahmen der durch die DB AG geplanten Maßnahmen zum Umbau des Bahnhofes Zittau können Schallemissionen vermieden werden.

Brückenentdröhnung:

Eine deutliche Reduzierung des Brückendröhnens kann durch das Anbringen von Brückenabsorbern erzielt werden. Dabei werden ähnlich wie bei den Schienenabsorbern an den Überbauten von Stahlbrücken frequenzabgestimmte Gewichte elastisch angekoppelt, wodurch die Schwingungen der Brücke stark gedämpft werden. Hierbei ist eine Lärmminderung bis zu 6 dB[A] erreichbar. Weiterhin kann durch den Einsatz hochelastischer Schienenstützpunkte (Rippenplatten oder Elastomere) die Schwingungsübertragung auf die Stahlkonstruktion und die damit verbundene Schallabstrahlung verringert werden. Diese Maßnahme ist insbesondere für die Eisenbahnüberführung über die Schillerstraße von Bedeutung.

Planungsansatz: Abschirmung des Schalls

Aktiver Schallschutz durch den Einsatz von Lärmschutzwänden kann die Schallausbreitung sehr wirksam verringern. An Eisenbahnstrecken werden hauptsächlich Wandelemente aus Aluminium und Beton verwendet, aus städtebaulichen Gründen kommen aber auch transparente Wandelemente aus Plexiglas zum Einsatz. Zunehmend werden auch Gabionenwände (mit Steinen befüllte Drahtkörbe) errichtet, die aufgrund ihrer großen Masse eine hohe Lärmabsorption ermöglichen. Nachweislich sind Lärmreduzierungen von 10 bis 15 dB[A] erreichbar.

Die Errichtung von klassischen Lärmschutzwänden mit einer Höhe von 4 m und mehr erfordert einen hohen technischen und finanziellen Aufwand. Aufgrund des zu berücksichtigenden Lichtraumprofils können diese hohen Wandelemente nicht direkt am Gleis errichtet werden. Weiterhin sind städtebauliche und landschaftliche Aspekte zu berücksichtigen. Deshalb sind als Alternative niedrige Schallschutzwände mit einer Höhe von

38 cm bzw. 76 cm über Schienenoberkante entwickelt worden. Neben dem geringeren baulichen Aufwand besteht der Vorteil darin, dass bei dieser geringen Höhe eine Anordnung direkt am Gleis möglich ist und somit die Schallabstrahlung der Radsätze insbesondere in Dammlagen wirksam reduziert werden kann. Durch den Einsatz der niedrigen Wandelemente sind Lärmreduzierungen von 2 bis zu 6 dB[A] zu erwarten. Diese gegenwärtig in Erprobung befindlichen Schallschutzwände sind jedoch noch keine Regelbauweise.

Passiver Schallschutz durch Schallschutzfenster mit entsprechenden Schallschutzklassen kann wirksame punktuelle Lärmreduzierungen erzielen.

Planungsansatz: Vermeidung von Schallreflexionen

An Mauern und größeren Bauwerken mit glatten Betonflächen kann der von Fahrzeugen verursachte Schall reflektiert werden. Die Wohnbebauung im Bereich Leipziger Straße/ Arndtstraße/ Schillerstraße ist durch Schallreflexionen sowohl des Eisenbahn- als auch des Straßenverkehrs an den Brückenbauwerken der Eisenbahnüberführungen in Richtung Görlitz und in Richtung Liberec betroffen. Dieser Effekt kann durch eine Strukturierung der Oberflächen an den Brückenüberbauten bzw. an den Brückenwiderlagern vermindert werden.

Planungsansatz: Schwingungs- und Geräuschdämpfung am Fahrzeug

Die im Güterverkehr noch überwiegend eingesetzten Grauguss-Klotzbremsen verursachen starke Schwingungen und führen zu Unebenheiten der Radlauffläche und damit zu stärkeren Rollgeräuschen. Der Austausch der Grauguss-Klotzbremsen durch Bremsen mit Verbundstoffbremssohle führt zu einer Lärmreduzierung von bis zu 10 dB[A], d. h. zu einer Halbierung der Lärmbelastung. Aufgrund des grenzüberschreitenden Güterverkehrs ist eine europaweite Umrüstung auf die leiseren Bremsbauarten notwendig. Darüber hinaus können durch den Einsatz der im Personenverkehr bereits zum Stand der Technik gehörenden Scheibenbremsen anstatt der Klotzbremsen weitere Lärmminderungen erzielt werden.

Jedoch hat die Stadt mit ihrem Lärmaktionsplan keinen Einfluss auf die Güterwagenbremssysteme. Einfluss kann durch die Politik und mit dem gesamtgesellschaftlichen Diskurs ausgeübt werden.

3.4.5 Industrielärm

Im Ergebnis der Untersuchungen des Sächsischen Landesamtes für Umwelt und Geologie aus dem Jahr 2006 zum Industrielärm des nahe gelegenen Kraftwerkes Turow in Polen wurde aufgrund von Überschreitungen des Beurteilungspegels in den Nachtstunden die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Geräuschminderung festgestellt.

Im Rahmen eines Investitions- und Lärmschutzprogrammes sind durch den polnischen Kraftwerksbetreiber bereits einige Anlagen mit Schalldämmung ausgerüstet worden. Auch im Zusammenhang mit der für die nächsten Jahre vorgesehenen Modernisierung einzelner Kraftwerksblöcke sind Lärmminderungsmaßnahmen geplant.

Forderungen von deutscher Seite nach umfassender Realisierung des Lärmschutzes an der Lärmquelle werden auf staatlicher Ebene übermittelt, so dass in dieser Hinsicht durch die Stadt Zittau derzeit keine direkten Maßnahmen zu ergreifen sind.

Es sollten aber Möglichkeiten geprüft werden, den Industrielärm vom Kraftwerk Turow durch geeignete Maßnahmen, z. B durch zusätzliche Begrünung mit Bäumen, im Ortsteil Hirschfelde abzuschirmen.

3.4.6 Schutz Ruhiger Gebiete

Die in Kapitel 2.10 bestätigten ruhigen Gebiete sind als solche zu erhalten bzw. zu erweitern und vor zusätzlicher Verlärmung durch Verkehr zu schützen.

Dies ist im Zuge der kommunalen Bauleitplanung sowie der überörtlichen und örtlichen Fach- und Verkehrsplanungen in angemessener Weise zu berücksichtigen.

Der Weinaupark sollte im Zusammenhang mit einer eventuellen Bebauung der Flächen zwischen B 178n und Weinaupark durch einen Lärmschutzwall vor dem Verkehrslärm der B 178n geschützt werden. In dem Zusammenhang könnte der bei der Bebauung und Erschließung anfallende Abraum als Material für den Lärmschutzwall genutzt werde, wodurch sich eine kostengünstige Lösung ergeben würde.

Für den Westpark ist die Verkehrsführung innerhalb des Parkgebietes zu prüfen und ggf. anzupassen. Zunächst aber ist die gegenwärtige Verkehrsregelung mit Hilfe einer stärkeren Überwachung durchzusetzen.

4 GESAMTKONZEPT

4.1 Wirkungsanalyse der Maßnahmen

Das Kernstück des Lärmaktionsplanes ist der Maßnahmenkatalog (**Anlage 6**). Für die darin zusammengestellten Lärmminderungsmaßnahmen wurden Bewertungen vorgenommen und Prioritäten festgelegt. Diese Zusammenstellung basiert auf den im Rahmen der Lärmaktionsplanung entwickelten Maßnahmen sowie den im Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung aufgenommenen Maßnahmenvorschlägen.

In einem ersten Bewertungsschritt waren diese Maßnahmen einer Wirkungsanalyse zu unterziehen. In dem Zusammenhang ist darzustellen, wie sich die Umsetzung der Maßnahmen auf die Entwicklung der Lärmbelastung und der Lärmbetroffenheit auswirkt. Hierfür wurden Abschätzungen anhand von Erfahrungswerten vorgenommen. Berechnungen der Entlastungswirkungen wurden nicht durchgeführt, da eine Reihe von Maßnahmen im Berechnungsmodell nicht darstellbar ist.

Das Konzept beinhaltet u. a. Maßnahmen mit hoher bis sehr hoher Entlastungswirkung. Mit Schallschutzfenstern lassen sich Lärmminderungen von bis zu 50 dB[A] erreichen. Schallschutzwände an Eisenbahnstrecken können bis zu 15 dB[A] Lärmminderung bewirken.

Dagegen gibt es eine Reihe von Maßnahmen, die nur eine geringe Minderung des Mittelungspegels bewirken, jedoch zu einer erheblichen Reduzierung des Anteils Betroffener führen. Beispielweise ergibt sich durch die Geschwindigkeitsbeschränkung im Straßenverkehr von 50 km/h auf 30 km/h nur eine Reduzierung des Mittelungspegels um 2 bis 3 dB[A], jedoch nimmt der Anteil stark und sehr stark Belästigter deutlich ab.

Nicht für alle Maßnahmen, wie z. B. für die Verstetigung des Verkehrsflusses oder die Fahrbahnsanierung, ist die Entlastungswirkung rechnerisch nachweisbar, da sie in den Berechnungsvorschriften der VBUS nicht adäquat abgebildet werden. Jedoch können diese rechnerisch nicht nachweisbaren Maßnahmenwirkungen im Einzelfall großen Einfluss auf die Verminderung der subjektiven Belastungssituation Betroffener haben.

Weitere Maßnahmen wie z. B. die Verkehrsvermeidung durch entsprechende Bauleitplanung oder die Verkehrsverlagerung durch Förderung des Umweltverbundes wirken nur sehr langfristig und die lärmmindernden Wirkungen sind nur schwer zu quantifizieren.

In die Bewertung wurden auch Wechselwirkungen mit anderen Planungen einbezogen, da die Wirksamkeit vieler Maßnahmen sich weit über die Lärmminderung hinaus entfaltet. Insbesondere die Maßnahmen zur Verstetigung des Kfz-Verkehrs haben auch einen günstigen Einfluss auf die Situation der Luftschadstoffbelastung.

Die im Ergebnis der Bewertung abgeschätzte Entlastungswirkung der einzelnen Maßnahmen ist im Maßnahmenkatalog entweder quantitativ oder qualitativ in der Abstufung gering, mittel, hoch und sehr hoch ausgewiesen. Die tatsächliche, ortskonkrete Entlastung lässt sich nur auf der Basis einer Objektplanung berechnen.

Es muss darauf hingewiesen werden, dass die quantitativen Entlastungswirkungen mehrerer Maßnahmen an einem Straßenabschnitt nicht addiert werden können. Die Gesamtentlastung ist mit einem Lärmmodell zu berechnen.

4.2 Nutzen-Kosten-Betrachtung der Maßnahmen

Ein weiteres Kriterium für die Bewertung der Lärmminderungsmaßnahmen ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis. Das Verhältnis zwischen dem volkswirtschaftlichen Nutzen und den Kosten für die Lärmschutzmaßnahmen sollte möglichst günstig sein. Offensichtlich unverhältnismäßige Maßnahmen sollten nicht in Betracht gezogen werden.

Die im Maßnahmenkatalog ausgewiesenen Maßnahmen verursachen sehr unterschiedliche Kostengrößen bei verschiedenen Baulastträgern.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, die im Wesentlichen Markierungen, Verkehrsschilder und die Anpassung der Steuerung von Lichtsignalanlagen erfordern, sind mit relativ geringen Kosten, dagegen alle baulichen Maßnahmen mit relativ hohen Kosten verbunden. Für die Stadt Zittau entstehen hohe Kosten durch bauliche Maßnahmen im Straßenraum kommunaler Straßen.

Das Konzept enthält auch Maßnahmen und Planungen anderer Maßnahmenträger, die aus anderen Programmen finanziert werden. Der Bund setzt z. B. umfangreiche Investitionsmittel für die B 178n Ortsumgehung Zittau und die damit im Zusammenhang stehenden Lärmvorsorgemaßnahmen ein.

Die DB AG ist aufgefordert, in die Umrüstung ihres Wagenparks und in den lärmschutzgerechten Ausbau der Eisenbahntrassen zu investierten. Beispielsweise sind für die Umrüstung der Eisenbahngüterwagen auf leisere Bremssysteme durchschnittlich ca. 4.500 Euro pro Wagen erforderlich. Die Umrüstung sämtlicher, der von deutschen Unternehmen eingesetzten 135.000 Güterwagen ist mit Kosten von über 600 Mio. Euro verbunden.

Für den passiven Lärmschutz sind pro Lärmschutzfenster ca. 950 Euro und pro Lüfter ca. 500 Euro erforderlich. Für eine Wohnung (4 Fenster und 2 Lüfter) sind demzufolge ca. 4.800 Euro einzuplanen.

Diesen Kosten für Lärmschutzmaßnahmen steht ein hoher monetärer Nutzen gegenüber. Dieser ergibt sich aus der Vermeidung hoher volkswirtschaftlicher Kosten, die durch die Lärmbelastungen verursacht werden.

D. h. durch die Verringerung

- von gesundheitlichen Beeinträchtigungen und
- des Wertverlustes von Immobilien

wird eine Verringerung der externen Kosten der Lärmbelastung erreicht.

Zu den gesundheitlichen Beeinträchtigungen gehören Belästigungen, Schlafstörungen und die Erhöhung des Erkrankungsrisikos. Das Risiko einer Erkrankung an Herzinfarkt besteht bereits ab 60 dB[A] und für Bluthochdruck ab 55 dB[A]. Die Gesundheitskosten beziehen sich auf

- ambulante und stationäre Behandlungskosten sowie
- Arbeitsausfall.

Neben den Kosten für Gesundheitsschäden sind Verluste durch

- sinkende Miteinnahmen und
- verminderte Immobilienpreise

zu verzeichnen. Dies wirkt sich auch negativ auf die Steuereinnahmen der Stadt aus.

Beispielsweise werden infolge eines durch Straßenverkehr verursachten 24-h-Pegels L_{DEN} über 75 dB(A) Lärmschadenskosten von 360 € pro Anwohner und Jahr verursacht [6].

4.3 Realisierbarkeit der Maßnahmen

Im Zusammenhang mit der Auswahl der geeigneten Lärmminderungsmaßnahmen und deren Bewertung ist auch die Realisierbarkeit ein wichtiges Kriterium.

Die Mehrzahl der vorgeschlagenen Maßnahmen ist kurz- bis mittelfristig umsetzbar und verursacht niedrige bis mittlere Kosten.

Jedoch können einige der untersuchten möglichen Maßnahmen mit teilweise hohem Lärmminderungspotenzial in den betrachteten Verkehrskorridoren nicht oder nicht mit vertretbarem Aufwand realisiert werden. Beispielsweise sind Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle zum Schutz der Anwohner vor Verkehrslärm in den Bereichen mit Wohnbebauung aus städtebaulichen Gründen nicht einsetzbar. Die Schließung von Baulücken zur Schallabschirmung entlang von Hauptverkehrswegen ist nur im Zusammenwirken mit potenziellen Investoren realisierbar.

Die gegenwärtig in Entwicklung befindlichen Lärmminderungsmaßnahmen lassen sich erst nach erfolgreicher Erprobung umsetzen. Bereits für den Straßenverkehr entwickelte lärmmindernde Fahrbahnbeläge oder innovative Lösungen für den Eisenbahnverkehr besitzen noch keine Zulassung als Regelbauweise.

4.4 Auswahl und Priorisierung der Maßnahmen – Maßnahmenkatalog

Den Prioritäten der einzelnen Lärmminderungsmaßnahmen wird im Lärmaktionsplan einerseits durch die Einstufung als kurz-, mittel- oder langfristig durchzuführende Maßnahme und andererseits durch die Vergabe einer Bewertungskennziffer Rechnung getragen.

Diese Kennziffern wurden anhand der Bewertungskriterien

- Realisierbarkeit,
- Entlastungswirkung,
- Kosten,
- Zeithorizont der Umsetzung,
- Finanzierbarkeit und Fördermöglichkeiten

ermittelt und sind Grundlage für die Rang- und Reihenfolge der Maßnahmen innerhalb der drei Maßnahmenbereiche

- Hauptverkehrsstraßen,
- Haupteisenbahnstrecken,
- Verkehrsträgerübergreifend.

Das Ergebnis der Auswahl, Bewertung und Priorisierung der Maßnahmen ist in dem als **Anlage 6** beigefügten Maßnahmenkatalog dargestellt.

5 ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG

Die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Lärmaktionsplanung Stufe 2 für die Stadt Zittau erfolgte in Anlehnung an bauleitplanerische Verfahren zur Einbeziehung von Bürgern und Trägern öffentlicher Belange.

Bereits frühzeitig wurde die Öffentlichkeit in das Verfahren einbezogen. Die Lärmkarten wurden im Foyer des Rathauses Zittau vom 14.02.2013 bis 27.03.2013 zur öffentlichen Einsichtnahme ausgelegt. Die Bekanntmachung der Auslegung erfolgte im Zittauer Stadtanzeiger vom 10.02.2013 und im Internet mit Verweis auf die Ergebnisveröffentlichung durch das LfULG.

Im Rahmen einer Vorprüfung wurden die Notwendigkeit und die Möglichkeiten eines Lärmaktionsplanes untersucht. Aufgrund der Ergebnisse dieser Untersuchungen wurde am 27.03.2014 vom Stadtrat der Stadt Zittau der Beschluss zur Durchführung der Lärmaktionsplanung gefasst.

Am 25.06.2014 wurde im Bürgersaal des Zittauer Rathauses eine Bürgerinformationsveranstaltung zum Stand der Lärmaktionsplanung durchgeführt. Dabei wurden die Ergebnisse der Vorprüfung, die Lärmminderungsstrategie sowie das Rahmen- und Maßnahmenkonzept vorgestellt und diskutiert.

Am 28.10.2014 wurde der Entwurf des Lärmaktionsplanes an die zuständigen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (TÖB) versandt.

Mit der Auslegung des Planentwurfs vom 13.11.2014 bis 01.12.2014 im Foyer des Rathauses Zittau zur öffentlichen Einsichtnahme erhielten die Bürger die Gelegenheit, ihre Vorschläge und Anregungen in das Verfahren einzubringen. Die Bekanntmachung der Auslegung erfolgte im Zittauer Stadtanzeiger vom 10.11.2014 sowie am 30.10.2014 auf der Hompage der Stadt Zittau. Darüber hinaus erfolgte eine entsprechende Pressemitteilung am 02.11.2014 in Sächsischer Zeitung.

Die Anregungen, Vorschläge bzw. Bedenken aus der Öffentlichkeitsbeteiligung, d. h. die Hinweise der Bürger aus dem Auslegungsbuch und der Bürgerversammlung sowie die Stellungnahmen der TÖB, fanden nach sorgfältiger Prüfung und Abwägung im Entwurf des Lärmaktionsplans eine angemessene Berücksichtigung.

Das Protokoll zur öffentlichen Anhörung in Form einer Auflistung sämtlicher Stellungnahmen und Abwägungen ist dem Lärmaktionsplan als Anlage 7 beigefügt.

Der in der Sitzung des Technischen und Vergabeausschusses am 18.06.2015 beratene Entwurf des Lärmaktionsplanes Stufe 2 der Stadt Zittau wurde am 22.10.2015 vom Stadtrat der Stadt Zittau beschlossen und anschließend nach Einarbeitung der beschlossenen Änderungsanträge auf der Internetseite der Stadt Zittau veröffentlicht.

6 ZUSAMMENFASSUNG

Grundlage zur Durchführung der Lärmaktionsplanung Stufe 2 gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie für die Stadt Zittau ist die vom LfULG veranlasste Lärmkartierung der innerstädtischen Verkehrswege. Aufgrund der vorgegebenen Schwellenwerte für die Verkehrsstärke sind in der Stadt Zittau nur Hauptverkehrsstraßen kartiert worden. Die Zugbelegungen der Eisenbahnstrecken liegen unterhalb der Schwellenwerte.

In Vorbereitung der Lärmaktionsplanung wurden im Rahmen der Vorprüfung die Ergebnisse der Lärmkartierung des Straßenverkehrs geprüft und bewertet. Diese Prüfung ergab, dass Im Stadtgebiet von Zittau nachweisbar wesentliche Lärmbetroffenheiten, bezogen auf die Intensität der Lärmbelastungen für die Einwohner und die Anzahl der vom Verkehrslärm betroffenen Einwohner vorliegen, wodurch die Notwendigkeit für die Erarbeitung von Lärmminderungsmaßnahmen und deren Festschreibung in einem Lärmaktionsplan gemäß § 47 BImSchg gegeben ist.

Daraufhin wurde am 27.03.2014 vom Stadtrat der Stadt Zittau der Beschluss zur Durchführung der Lärmaktionsplanung gefasst. Im Interesse der vom Verkehrslärm betroffenen Anwohner sollten die Ursachen der Lärmbelastung genauer untersucht sowie Lärmminderungsmaßnahmen entwickelt werden. Zur Entwicklung von langfristigen Lärmminderungsstrategien, zur Festschreibung nachhaltiger Lärmminderungsmaßnamen sowie als Grundlage einer vorausschauenden städtebaulichen Entwicklungsplanung sollte ein Lärmaktionsplan erarbeitet werden. Dabei sollten neben den kartierten Hauptverkehrsstraßen auch Bereiche berücksichtigt werden, in denen es zur Überlagerung von Straßen- und Eisenbahnverkehrslärm kommt.

Anhand der Ergebnisse einer umfassenden Bestands- und Konfliktanalyse wurden die räumlichen Schwerpunkte der Lärmbelastung ermittelt und Strategien zur Lärmminderung entwickelt. Unter Berücksichtigung der Lärmsituation in den einzelnen Schwerpunktbereichen wurden für jeden betroffenen Straßenzug konkrete Möglichkeiten zur Vermeidung oder Minderung des Verkehrslärms untersucht sowie in einem Arbeitskreis mit den städtischen Behörden diskutiert und abgestimmt. Die vorgeschlagenen Maßnahmen betreffen die Bereiche Bauleitplanung, Verkehrsführung, Verkehrsorganisation und Verkehrsinfrastruktur. Im Rahmen der Maßnahmenbewertung wurden anhand von Wirkungsanalysen und Untersuchungen zur Umsetzbarkeit Prioritäten abgeleitet und Einzelmaßnahmen in einem Maßnahmenkatalog zusammengestellt.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde das Maßnahmenkonzept den Bürgern in einer Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellt und den Trägern öffentliche Belange zur Stellungnahme zugesandt. Die Hinweise der Bürger und die Stellungnahmen der TÖB fanden nach sorgfältiger Prüfung und Abwägung im Entwurf des Lärmaktionsplans eine angemessene Berücksichtigung. Der Entwurf des Lärmaktionsplanes Stufe 2 der Stadt Zittau wurde am 22.10.2015 vom Stadtrat der Stadt Zittau beschlossen.

QUELLEN

[1] Regionaldaten Gemeindestatistik Sachsen;
Statistisches Landesamt Freistaat Sachsen, Stand 31.12.2011

[2] Lärmkartierung Stufe 2 - Hauptverkehrsstraßen,
Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie Freistaat Sachsen, 2012

[3] Kartierungspflichtige DB-Strecken zur 2. Datenberichterstattung 2012,
Eisenbahnbundesamt, Stand 07.04.2011

[4] Formular für die notwendige Berichterstattung des Landes Brandenburg über die Inhalte der Lärmaktionspläne gemäß Anhang V und VI RL 2002/49/EG;
Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg, 2008

[5] Hinweise für die Lärmaktionsplanung - Informationsbroschüre für Städte und Gemeinden;
Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie Freistaat Sachsen, Stand März 2013

[6] LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung;
Bund/ Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI), Stand Juni 2012

Anlagen

ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage 1: Eingangsdaten der Lärmkartierung

Anlage 2.1: Rasterlärmkarte - Straßenverkehr - L_{DEN}

Anlage 2.2: Rasterlärmkarte - Straßenverkehr - L_{Night}

Anlage 3.1: Lärmbelastung – Betroffene Gebäude – Straßenverkehr – L_{DEN}

Anlage 3.2: Lärmbelastung – Betroffene Gebäude – Straßenverkehr - L_{Night}

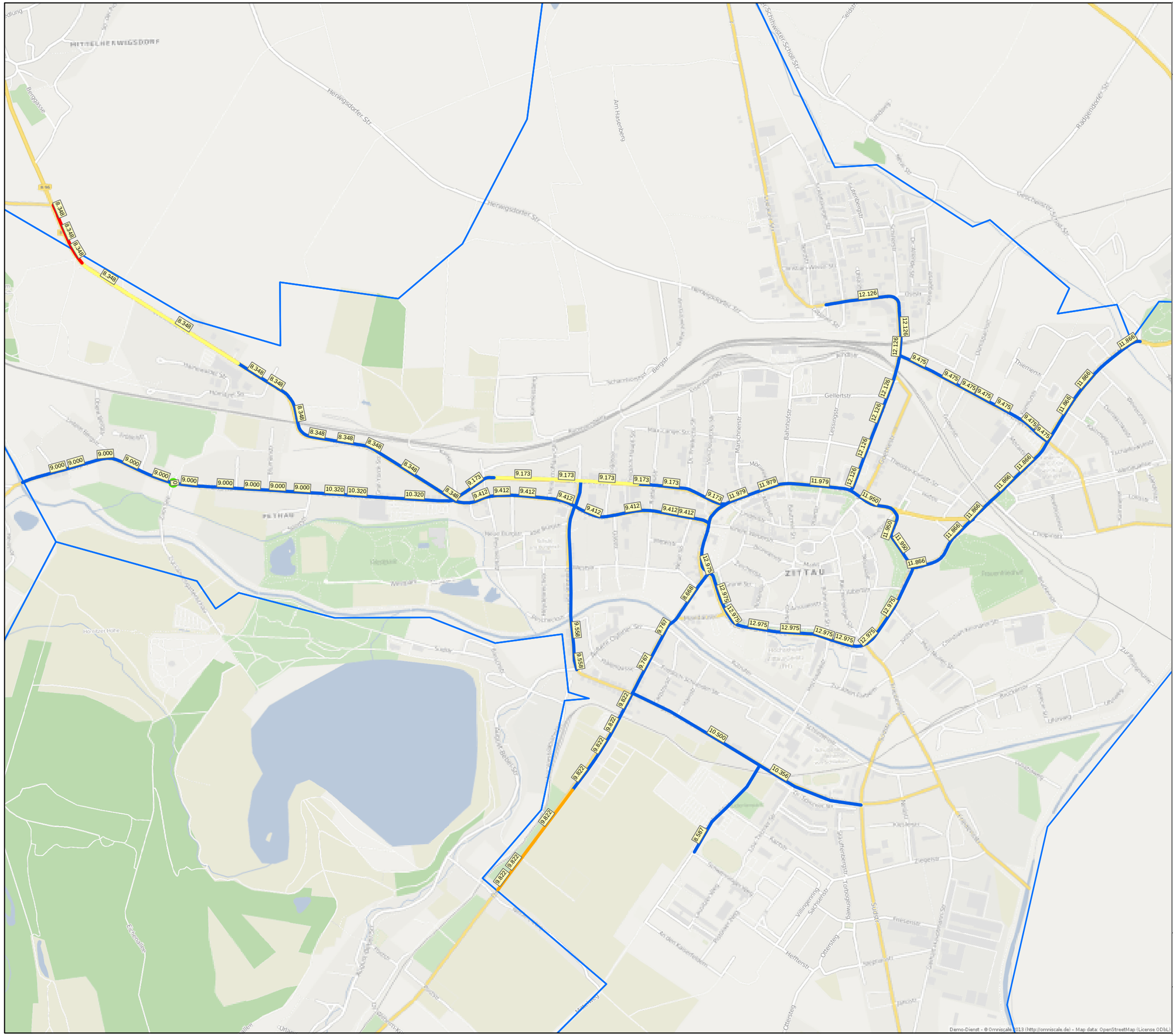
Anlage 4.1: Lärmbelastung – Betroffene Personen – Straßenverkehr – L_{DEN}

Anlage 4.2: Lärmbelastung – Betroffene Personen – Straßenverkehr – L_{Night}

Anlage 5: Schwerpunktbereiche der Lärmaktionsplanung – Straßenverkehr

Anlage 6: Maßnahmenkatalog

Anlage 7: Abwägungsprotokoll



Lärmaktionsplan
Stufe 2
Stadt Zittau

Eingangsdaten der Lärmkartierung

Zulässige Höchstgeschwindigkeiten

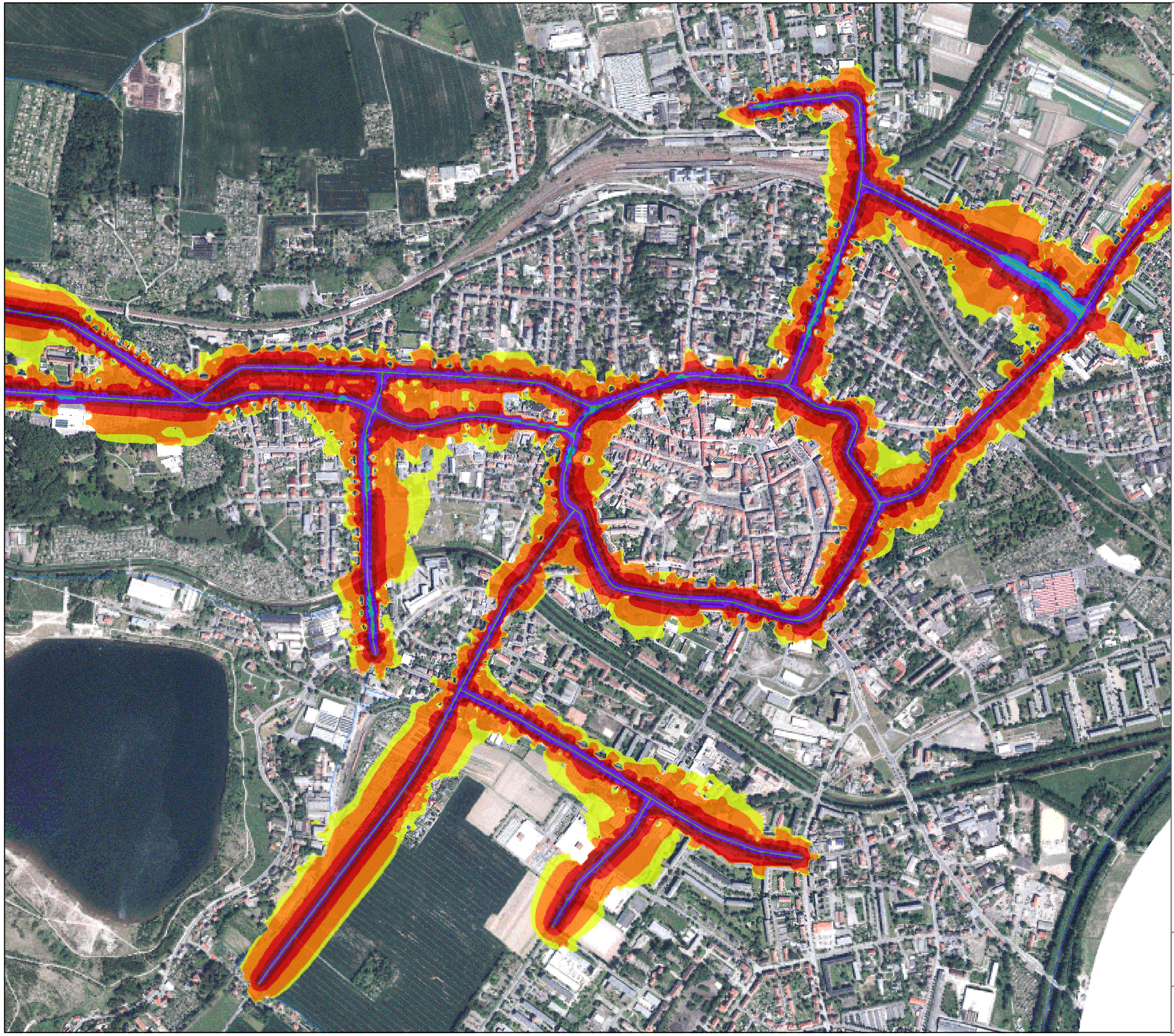
- 30 km/h
- 50 km/h
- 60 km/h
- 70 km/h
- 100 km/h

Verkehrsstärke

1.000 Anzahl Kfz/24h (DTV)

Gemeindegrenzen

	Lärmaktionsplan Stufe 2 - Stadt Zittau Eingangsdaten der Lärmkartierung	Anlage 1



Lärmaktionsplan
Stufe 2
Stadt Zittau

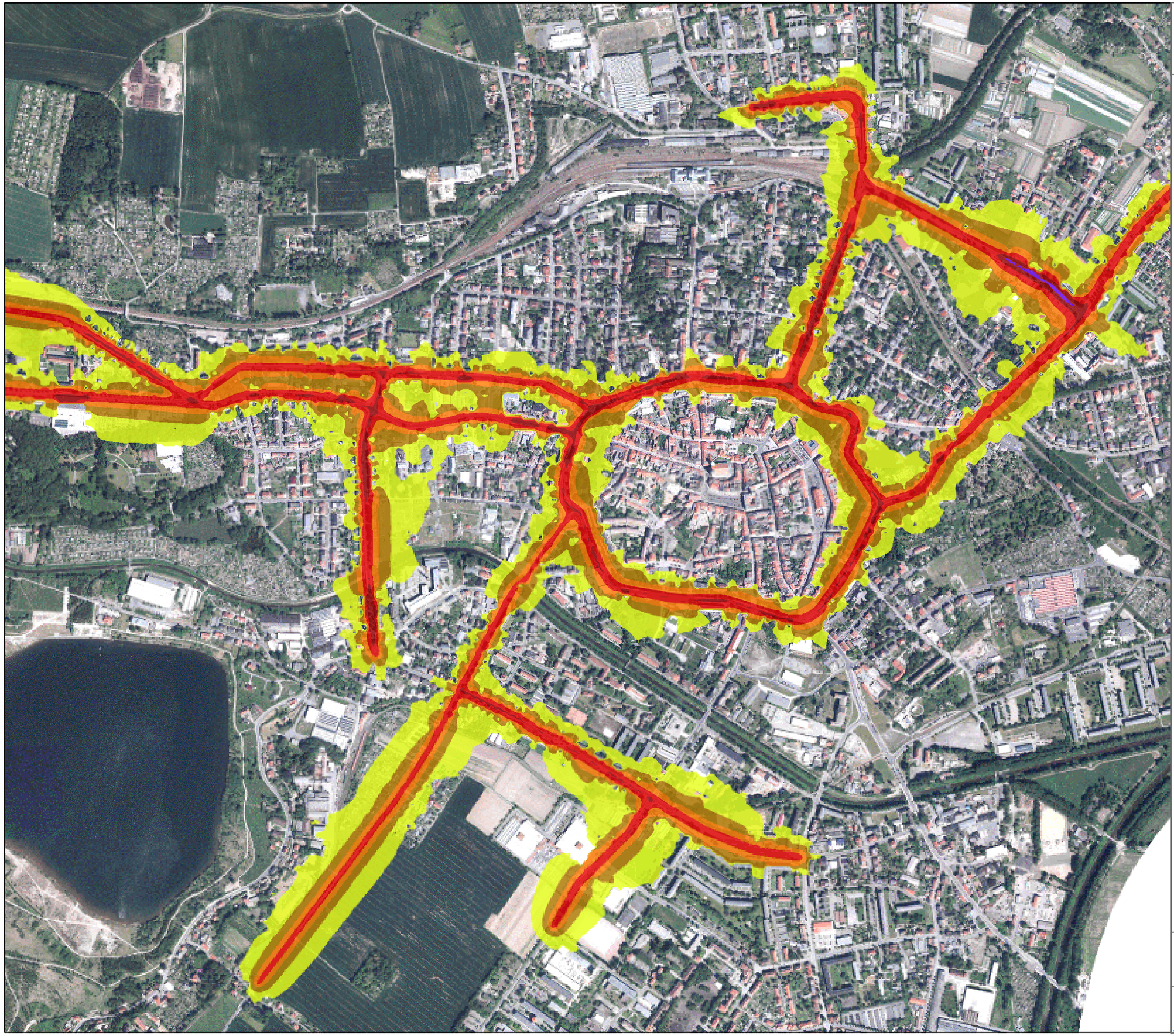
Rasterlärmkarte
Straßenverkehr

Pegelklassen der
Lärmimmissionen L_{DEN}

- über 50 bis 55 dB[A]
- über 55 bis 60 dB[A]
- über 60 bis 65 dB[A]
- über 65 bis 70 dB[A]
- über 70 bis 75 dB[A]
- über 75 dB[A]

Lärmaktionsplan Stufe 2 - Stadt Zittau
Rasterlärmkarte Straßenverkehr
L_{DEN}

Anlage
2.1



Lärmaktionsplan
Stufe 2
Stadt Zittau

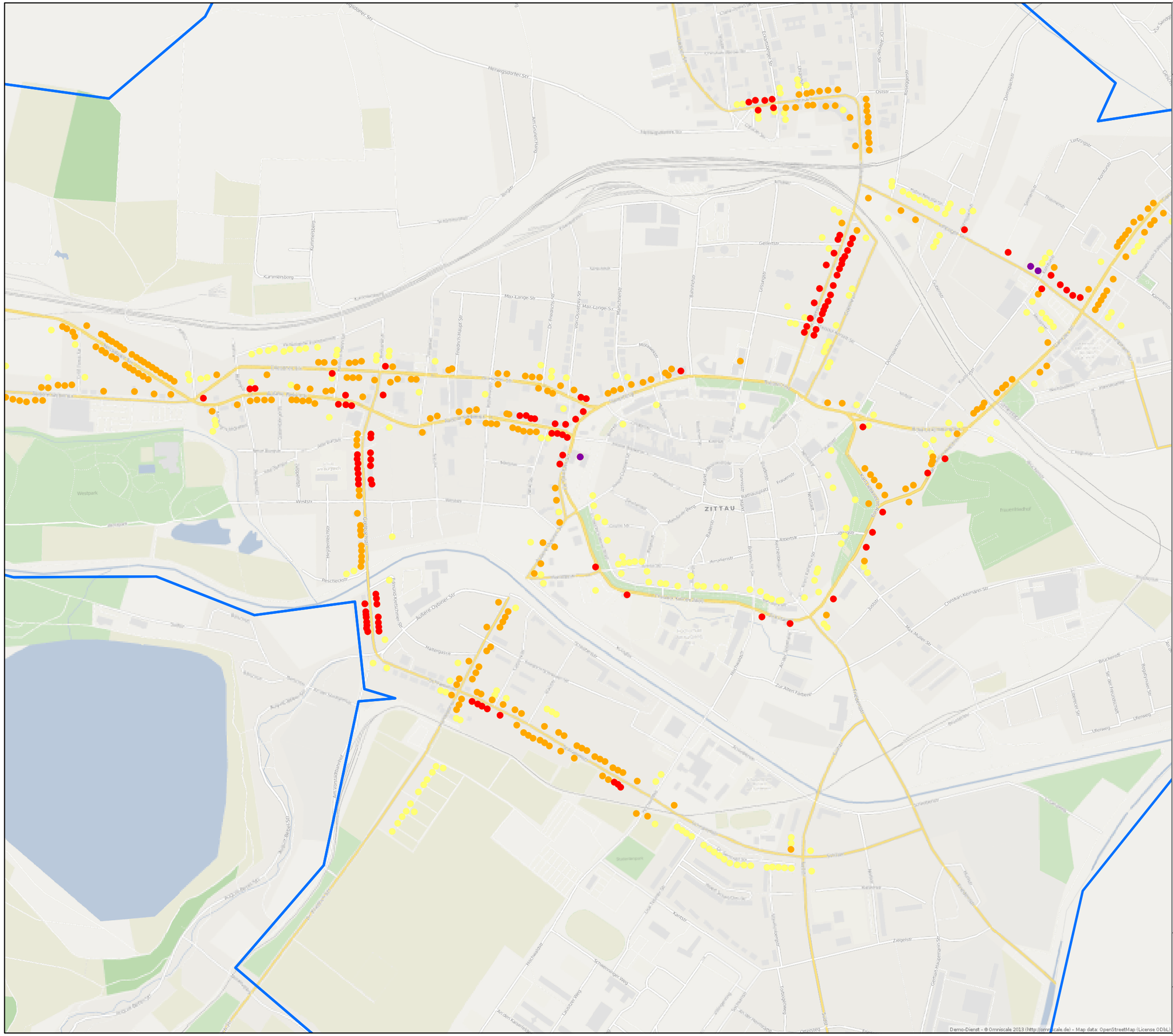
Rasterlärmkarte
Straßenverkehr

Pegelklassen der
Lärmimmissionen L_{Night}

- über 45 bis 50 dB[A]
- über 50 bis 55 dB[A]
- über 55 bis 60 dB[A]
- über 60 bis 65 dB[A]
- über 65 bis 70 dB[A]
- über 70 bis 75 dB[A]

Lärmaktionsplan Stufe 2 - Stadt Zittau
Rasterlärmkarte Straßenverkehr
L_{Night}

Anlage
2.2



Lärmaktionsplan
Stufe 2
Stadt Zittau

Lärmbelastung
- Betroffene Gebäude -

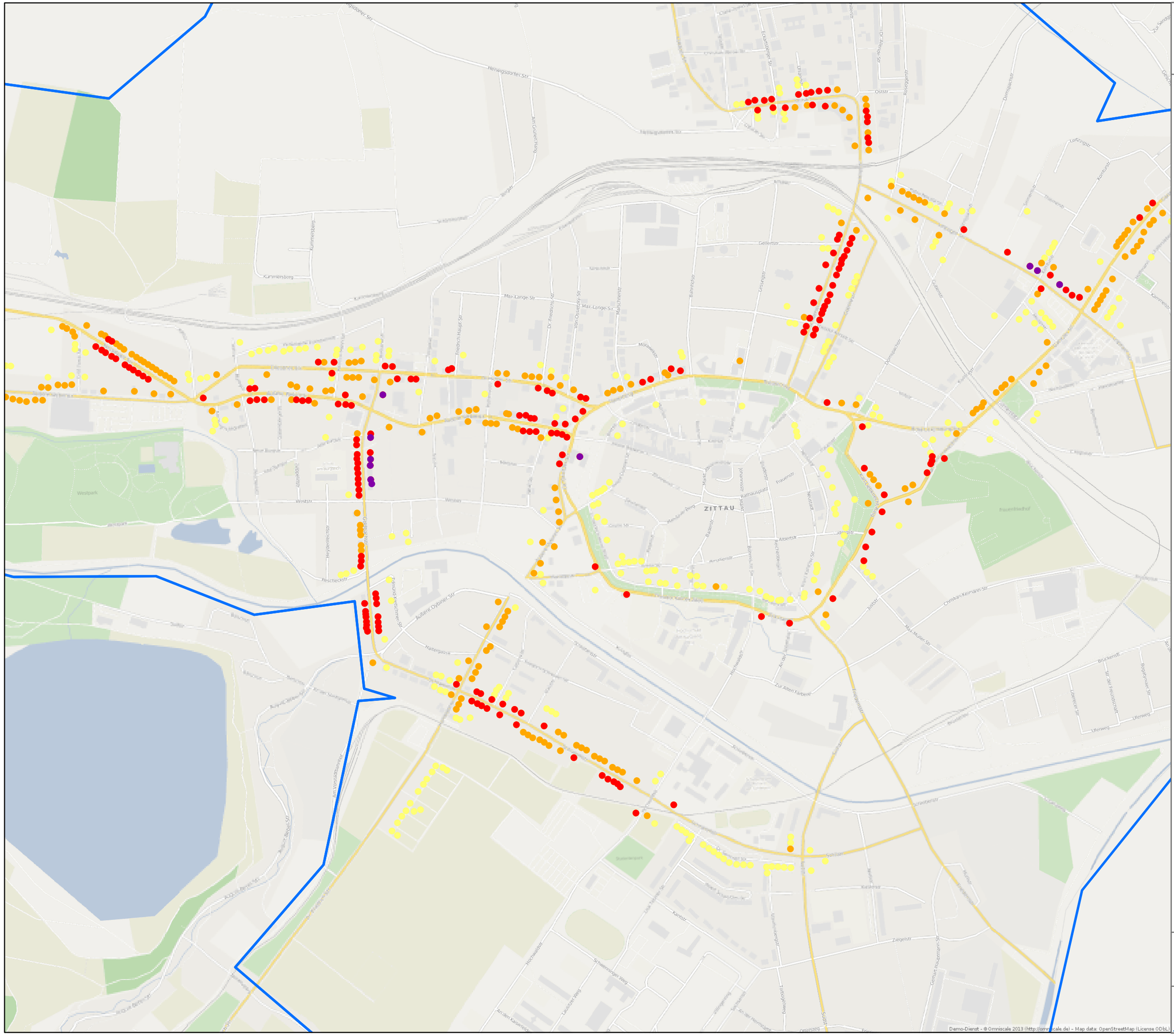
Lärmimmisionen L_{DEN}
der betroffenen Gebäude

- über 75 dB[A]
- 70 - 75 dB[A]
- 65 - 70 dB[A]
- 55 - 65 dB[A]

Gemeindegrenzen

	Lärmaktionsplan Stufe 2 - Stadt Zittau Betroffene Gebäude L_{DEN}	Anlage 3.1

Lärmaktionsplan
Stufe 2
Stadt Zittau



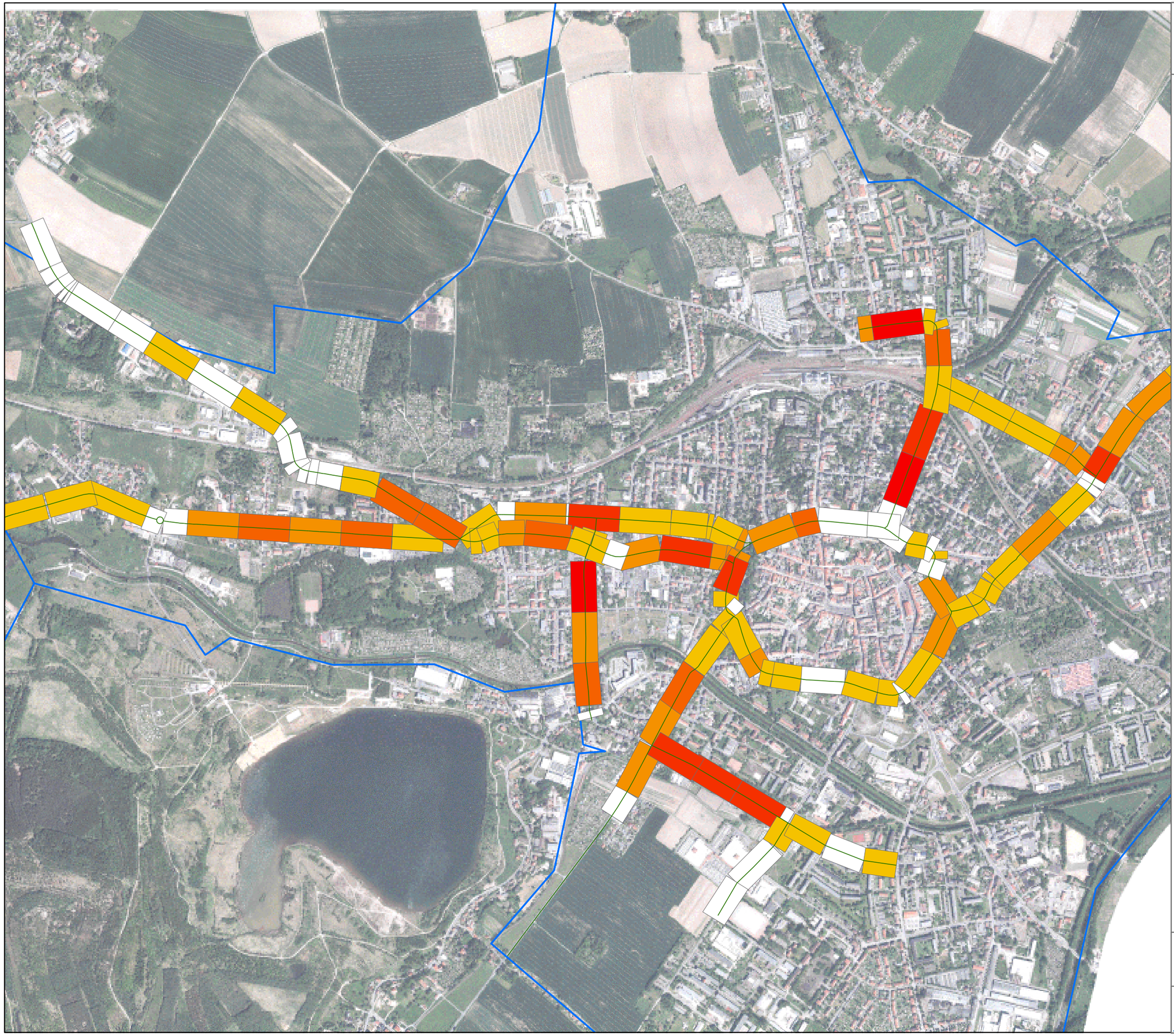
Lärmbelastung
- Betroffene Gebäude -

Lärmimmisionen L_{Night}
der betroffenen Gebäude

- über 65 dB[A]
- 60 - 65 dB[A]
- 55 - 60 dB[A]
- 45 - 55 dB[A]

Gemeindegrenzen

	Lärmaktionsplan Stufe 2 - Stadt Zittau Betroffene Gebäude L_{Night}	Anlage 3.2



Lärmaktionsplan
Stufe 2
Stadt Zittau

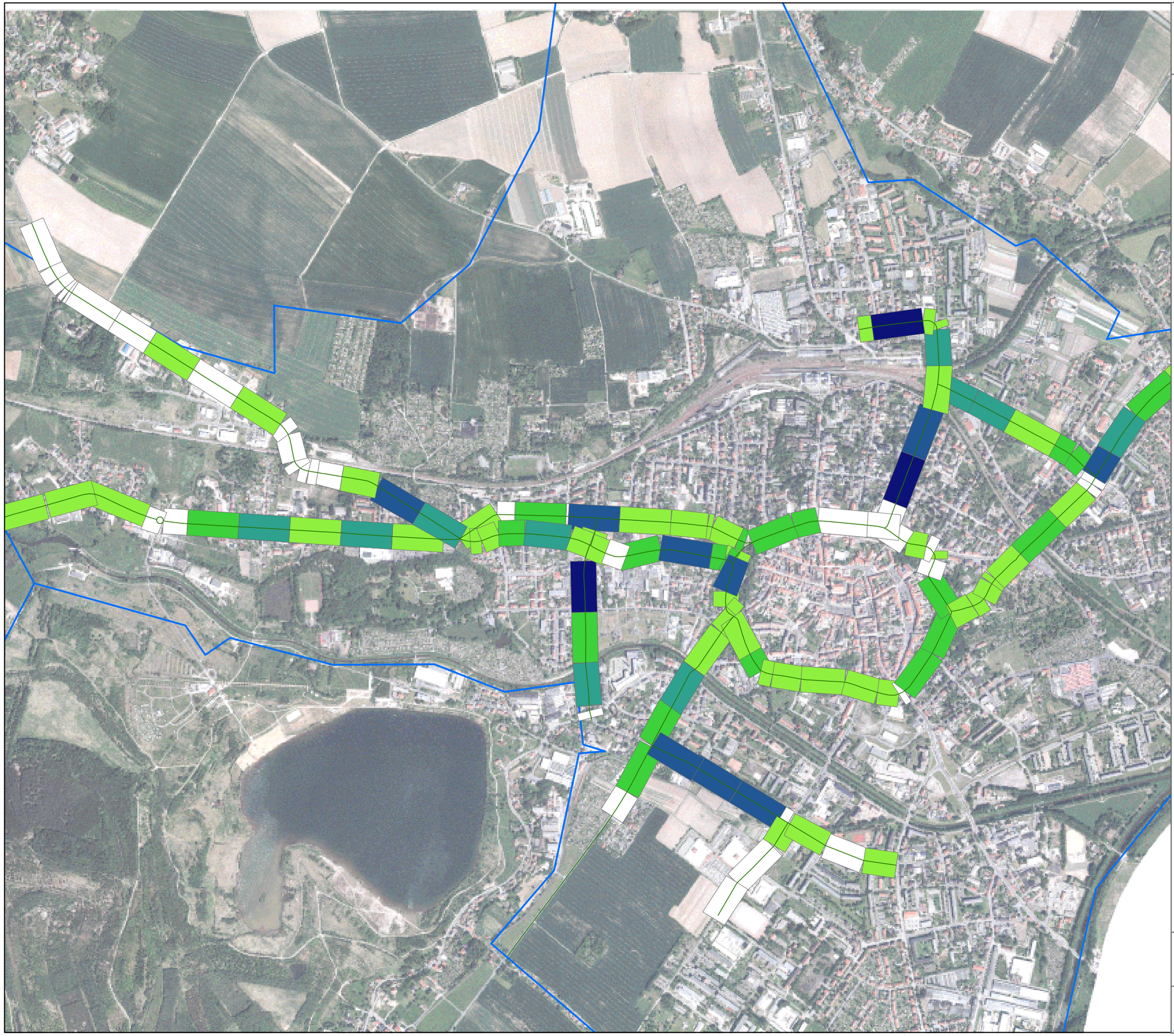
Lärmbelastung
- Betroffene Personen -

Anzahl betroffener Personen
pro Abschnitt für L_{DEN}>= 65 dB[A]

- 0
- 0-9
- 9-19
- 19-34
- 34-51
- 51-66
- Gemeindegrenzen

	Lärmaktionsplan Stufe 2 - Stadt Zittau Betroffene Personen L_{DEN}	Anlage 4.1

Lärmaktionsplan
Stufe 2
Stadt Zittau



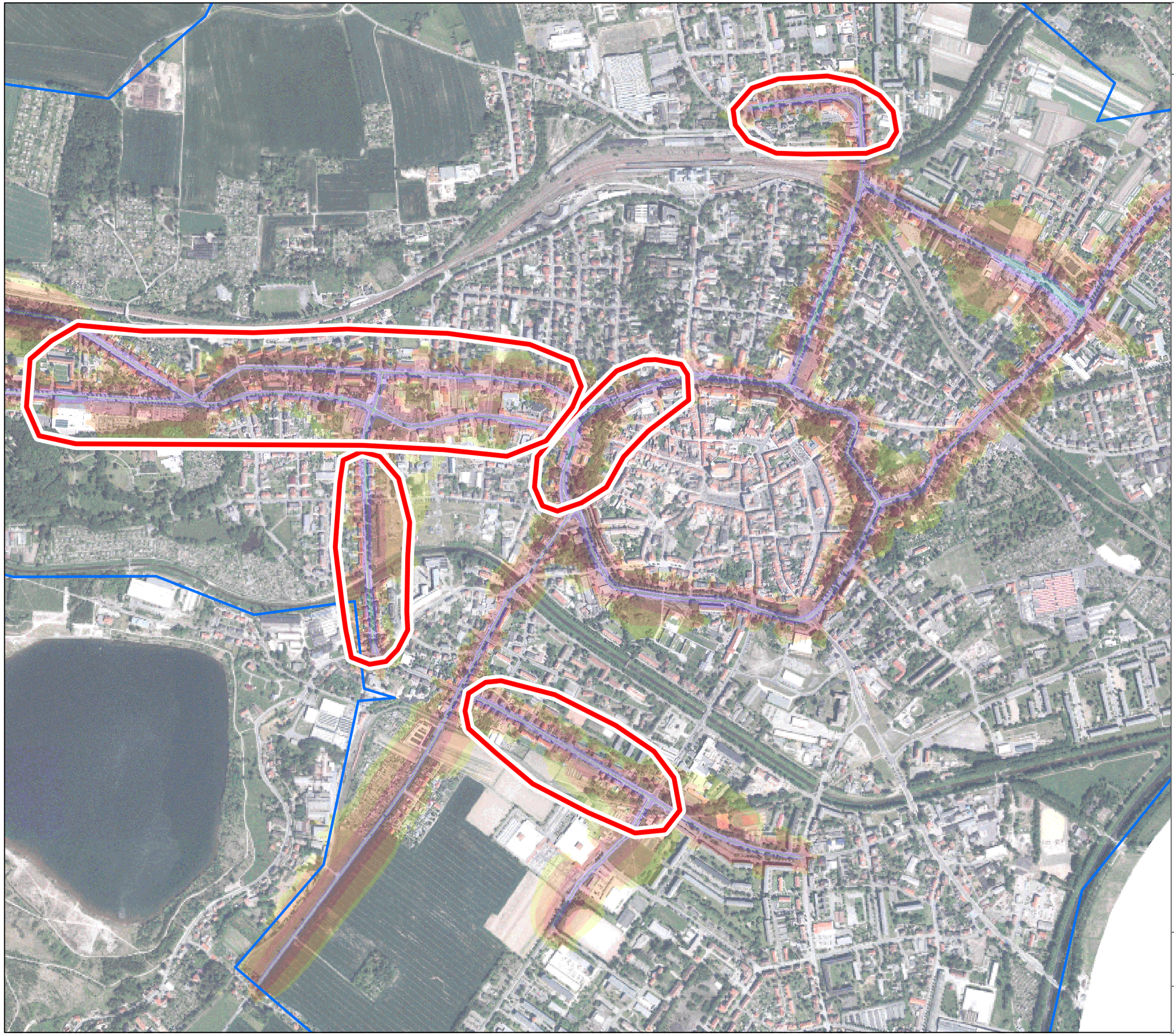
Lärmbelastung
- Betroffene Personen -

Anzahl betroffener Personen
pro Abschnitt für L_{Night}>= 55 dB[A]

- 0
- 0-12
- 12-23
- 23-37
- 37-54
- 54-78
- Gemeindegrenzen

	Lärmaktionsplan Stufe 2 - Stadt Zittau Betroffene Personen L_{Night}	Anlage 4.2

Lärmaktionsplan
Stufe 2
Stadt Zittau



Schwerpunktbereiche der Lärmaktionsplanung Straßenverkehr - Noisehotspots -

Noisehotspots

Gemeindegrenzen

	Lärmaktionsplan Stufe 2 - Stadt Zittau Schwerpunktbereiche Straßenverkehrslärm	Anlage 5

Maßnahme		Entlastungs-wirkung	Kosten	Zeithorizont kurzfristig 1-2 Jahre mittelfristig 3-5 Jahre langfristig >5 Jahre	Prio-rität	Zuständigkeit
1	**Verkehrsträgerübergreifende Maßnahmen**					
1.1	Förderung des ÖPNV: - Sicherung eines angebotsorientierten Fahrtenangebotes im Stadtbus-, Regionalbus- und Schienenpersonennahverkehr - Überprüfung der Linienführung im Stadtverkehr - Verbesserte Erschließung des historischen Innenstadtkerns mit Buslinien - Verbesserung der Verknüpfung des Busverkehrs mit dem SPNV am Bahnhof Zittau - Erweiterung der P&R-Stellplatzkapazität am Bahnhof Zittau - Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge im Stadtbus-, Regionalbus- und Schienenpersonennahverkehr	mittel	mittel	kurzfristig, laufend mittelfristig mittelfristig mittelfristig mittelfristig langfristig	2	Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON), Landkreis Görlitz, Busverkehrsunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen, DB Station & Service
1.2	Förderung des Fußgängerverkehrs: - Sicherung durchgängiger und vernetzter Fußgängerachsen in nutzerfreundlicher Qualität - Einrichtung von weiteren Querungshilfen im Zusammenhang mit Bushaltestellen - Sicherung barrierefreier Fußwegbeziehungen - Überprüfung der LSA-Steuerungen hinsichtlich der Berücksichtigung des Fußgängerverkehrs	mittel	mittel	langfristig, laufend mittelfristig mittelfristig kurzfristig	2	Stadt Zittau, Straßenbaulastträger

Maßnahme		Entlastungs-wirkung	Kosten	Zeithorizont kurzfristig 1-2 Jahre mittelfristig 3-5 Jahre langfristig >5 Jahre	Prio-rität	Zuständigkeit
1.3	Förderung des Radverkehrs: - Einrichtung bzw. Ausbau zusammenhängender Radverkehrsanlagen zur Realisierung eines lückenlosen Radwegenetzes inkl. Wegweisung - Prüfung der Benutzungspflicht von Radwegen - Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn durch die Anlage von Radfahrstreifen oder Radschutzstreifen dort, wo es die Fahrbahnbreite zulässt - Überprüfung der LSA-Steuerungen hinsichtlich der Berücksichtigung des Radverkehrs und Einsatz von gesonderten Signalgebern für Radfahrer an LSA-gesteuerten Knoten - Überprüfung der Durchführung des Winterdienstes auf Radwegen - Erweiterung der Fahrradabstellmöglichkeiten am Bahnhof (B&R-Stellplätze) und Verbesserung an weiteren relevanten Zielen des Radverkehrs in der Innenstadt	mittel	mittel	langfristig, laufend kurzfristig kurzfristig mittelfristig mittelfristig mittelfristig	2	Stadt Zittau, Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger, DB Station & Service
2	**Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen**					
2.1	**Gesamtnetz**					
2.1.1	Sicherung einer kontinuierlichen Instandhaltung bzw. Instandsetzung der Fahrbahnoberflächen	ca. 1 bis 3 dB(A)	mittel	Kurzfristig, laufend	1	Straßenbaulastträger
2.1.2	Errichtung eines Parkleitsystems zur Vermeidung von Parksuchverkehr und Aufnahme weiterer, relevanter Parkierungsanlagen in das Leitsystem	ca. 1 bis 2 dB(A)	mittel bis hoch	mittelfristig	2	Stadt Zittau

Maßnahme		Entlastungs-wirkung	Kosten	Zeithorizont kurzfristig 1-2 Jahre mittelfristig 3-5 Jahre langfristig >5 Jahre	Prio-rität	Zuständigkeit
2.1.3	Vervollständigung der neuen B 178n durch den Neubau nördlich von Zittau	ca. 1 bis 3 dB(A)	sehr hoch	langfristig	3	LASuV
2.1.4	Planung und Umsetzung eines Wegweisungskonzeptes für den Kfz-Verkehr, insbesondere für den internationalen Verkehr hinsichtlich der Führung zu den verschiedenen Grenzübergangsstellen	ca. 1 bis 2 dB(A)	gering	mittelfristig	2	Stadt Zittau, Straßenverkehrs-behörde
2.1.5	Ersatz vorhandener Asphalt-Fahrbahnbeläge durch lärmmindernde, für den Einsatz unter innerstädtischen Bedingungen geeignete und als Regelbauweise zulässige Fahrbahnbeläge (u. a. lärmoptimierter Splittmastixasphalt)	ca. 4 dB(A)	hoch	langfristig	1	Stadt Zittau, Straßenbaulast-träger
2.1.6	Konsequente Kontrolle der Einhaltung der zulässigen Höchstge-schwindigkeiten und der Geschwindigkeitsbegrenzungen durch statio-näre und mobile Messeinrichtungen und Anzeige der gefahrenen Ge-schwindigkeit auf einem Display	hoch	gering	kurzfristig	1	Stadt Zittau, Straßenverkehrs-behörde
2.1.7	Prüfung des Einsatzes von Schallschutzfenstern sowie Auflage spezifi-scher Förderprogramme der jeweiligen Baulastträger zur Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern auf freiwilliger Basis	ca. 25 bis 50 dB(A)	hoch	mittelfristig	4	Straßenbaulast-träger
2.1.8	Aufnahme der Ortsdurchfahrt der Bundesstraße B 99 im Ortsteil Hirschfelde in die Lärmkartierung 2017	-	-	kurzfristig	4	Stadt Zittau

Maßnahme		Entlastungs-wirkung	Kosten	Zeithorizont kurzfristig 1-2 Jahre mittelfristig 3-5 Jahre langfristig >5 Jahre	Prio-rität	Zuständigkeit
2.2	**B 96 – Innerer Stadtring**					
2.2.1	Regelmäßige Prüfung und Bedarfsanpassung bzw. Optimierung der Steuerung aufeinanderfolgender Lichtsignalanlagen entlang des inneren Stadtringes	ca. 1 bis 2 dB(A)	gering	kurzfristig	1	Straßenbaulast-träger, Straßenverkehrs-behörde
2.2.2	Umgestaltung des Knotens Töpferberg/ Dresdner Straße, Abbiegespur vom Ring durch veränderte Geometrie für Fußgänger und Radfahrer sicherer gestalten, Verhinderung hoher Geschwindigkeiten	ca. 1 bis 2 dB(A)	hoch	langfristig	3	Straßenbaulast-träger
2.2.3	Umgestaltung des Knotens Dr.-Brinitzer-Straße/ Äußere Weberstraße, gemäß vorliegender Planung	gering	hoch	kurzfristig	4	Straßenbaulast-träger
2.2.4	Prüfung der Einrichtung eines Kreisverkehrsplatzes am Ottokarplatz	ca. 1 bis 2 dB(A)	hoch	langfristig	3	Straßenbaulast-träger
2.2.5	Verbesserung der Oberflächen der Fußwege im Bereich Heinrich-Heine-Platz und Theodor-Körner-Allee	gering	mittel	mittelfristig	2	Stadt Zittau
2.2.6	Verbesserung der Fußwegbreiten im Bereich Karl-Liebknecht-Ring	gering	mittel	mittelfristig	3	Stadt Zittau, Straßenbaulast-träger
2.2.7	Querungshilfe für Fußgänger an der Bushaltestelle „Zittau Hochschule“ im Abschnitt Theodor-Körner-Allee, ggf. Fahrbahnteiler	ca. bis 1 dB(A)	mittel	mittelfristig	2	Stadt Zittau, Straßenbaulast-träger
2.2.8	Ggf. ergänzende Maßnahme: Einbau von Schallschutzfenstern an Kreuzungen/Einmündungen bzw. an ausgewählten, stark lärmbelasteten Gebäuden	ca. 25 bis 50 dB(A)	mittel	kurzfristig	4	Straßenbaulast-träger

Maßnahme		Entlastungs-wirkung	Kosten	Zeithorizont kurzfristig 1-2 Jahre mittelfristig 3-5 Jahre langfristig >5 Jahre	Prio-rität	Zuständigkeit
2.3	**B 96 – Dresdner Straße**					
2.3.1	Prüfung der Umgestaltung der Bushaltestellen zu einem Haltestellen-kap	mittel	mittel	mittelfristig	4	Stadt Zittau, Straßenbaulast-träger
2.3.2	Prüfung der Breite des gemeinsamen Fuß-/Radweges, Prüfung der Anlage von Radstreifen oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn	ca. bis 1 dB(A)	gering	kurzfristig	1	Stadt Zittau, Straßenbaulast-träger
2.3.3	Ggf. ergänzende Maßnahme: Einbau von Schallschutzfenstern an Kreuzungen/Einmündungen	ca. 25 bis 50 dB(A)	mittel	kurzfristig	4	Straßenbaulast-träger
2.4	**B 96 – Neusalzaer Straße** (zwischen Dresdner Straße und Eisenbahnstrecke)					
2.4.1	Verbesserung der Qualität des Fußweges durch Abtrennung des Fuß-wegparkens	ca. bis 1 dB(A)	mittel	mittelfristig	2	Stadt Zittau, Straßenbaulast-träger
2.4.2	Anlage von Radstreifen oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn	ca. bis 1 dB(A)	gering	kurzfristig	1	Stadt Zittau, Straßenbaulast-träger
2.4.3	Ausbau der nicht mehr genutzten, in der Fahrbahn verlaufenden Bahn-gleise im Bereich zwischen Graf-Yorck-Str. und Bahnunterführung	ca. bis 3 dB(A)	mittel	kurzfristig	2	DB Netz AG, Straßenbaulast-träger, Stadt Zittau

Maßnahme		Entlastungs-wirkung	Kosten	Zeithorizont kurzfristig 1-2 Jahre mittelfristig 3-5 Jahre langfristig >5 Jahre	Prio-rität	Zuständigkeit
2.5	**B 96 – Äußere Weberstraße** (zwischen Dresdner Straße und Dr.-Brinitzer-Straße)					
2.5.1	Sanierung der Fahrbahn, ggf. Einbau von lärmarmen Splittmastixasphalt	ca. 4 dB(A)	hoch	mittelfristig	1	Straßenbaulast-träger
2.5.2	Anpassung der Fahrbahnbreiten an Regelbreiten	ca. bis 1 dB(A)	mittel	mittelfristig	2	Straßenbaulast-träger
2.5.3	Aufwertung des Straßenseitenraumes: Umgestaltung der Parkordnung, Anlage von Radstreifen oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn	ca. bis 1 dB(A)	mittel	mittelfristig	2	Stadt Zittau, Straßenbaulast-träger
2.5.4	Instandsetzung und abschnittsweise Verbreiterung der vorhandenen Fußwege und Ergänzung fehlender Fußwege	gering	mittel	mittelfristig	2	Stadt Zittau, Straßenbaulast-träger
2.5.5	Prüfung der Umgestaltung der Bushaltestellen zu einem Haltestellen-kap	mittel	mittel	mittelfristig	4	Stadt Zittau, Straßenbaulast-träger
2.5.6	Ggf. ergänzende Maßnahme: Einbau von Schallschutzfenstern an Kreuzungen/Einmündungen	ca. 25 bis 50 dB(A)	mittel	kurzfristig	4	Straßenbaulast-träger
2.6	**B 99 – Görlitzer Straße** (zwischen Brückenstraße und Weinauring)					
2.6.1	Prüfung der Breite des gemeinsamen Fuß-/Radweges und ggf. Aufhebung der Benutzungspflicht des Radweges, Prüfung der Anlage von Radstreifen oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn, ggf. Anordnung Fußgänger/Radfahrer frei	ca. bis 1 dB(A)	gering	kurzfristig	1	Stadt Zittau, Straßenbaulast-träger

Maßnahme		Entlastungs-wirkung	Kosten	Zeithorizont kurzfristig 1-2 Jahre mittelfristig 3-5 Jahre langfristig >5 Jahre	Prio-rität	Zuständigkeit
2.6.2	Querungshilfe für Fußgänger an der Bushaltestelle Kämmelstraße, ggf. Fahrbahnteiler	ca. bis 1 dB(A)	mittel	mittelfristig	2	Stadt Zittau, Straßenbaulast-träger
2.6.3	Prüfung der Umgestaltung des Knotenpunktes Görlitzer Straße/ Brü-ckenstraße/ Hammerschmiedstraße zu einem Kreisverkehrsplatz	ca. 1 bis 2 dB(A)	hoch	langfristig	3	Straßenbaulast-träger
2.7	**S 132 – Oststraße/ Schillerstraße** (zwischen Oststraße und Arndtstraße)					
2.7.1	Prüfung von Querungshilfen für Fußgänger an den Bushaltestellen Schillerstraße und Löbauer Platz, ggf. Fahrbahnteiler	ca. bis 1 dB(A)	mittel	mittelfristig	2	Stadt Zittau, Straßenbaulast-träger
2.7.2	Prüfung der Anlage von Radstreifen oder Schutzstreifen auf der Fahr-bahn	ca. bis 1 dB(A)	gering	kurzfristig	1	Stadt Zittau, Straßenbaulast-träger
2.8	**S 133 – Humboldtstraße** (zwischen Äußerer Oybiner Straße und Schrammstraße)					
2.8.1	Sanierung der Fahrbahn, dort ggf. Einbau von lärmarmen Splittmastixasphalt	ca. 4 dB(A)	hoch	mittelfristig	1	Straßenbaulast-träger
2.8.2	Prüfung der Anlage von Radstreifen oder Schutzstreifen auf der Fahr-bahn	ca. bis 1 dB(A)	gering	kurzfristig	1	Stadt Zittau, Straßenbaulast-träger

Maßnahme		Entlastungs-wirkung	Kosten	Zeithorizont kurzfristig 1-2 Jahre mittelfristig 3-5 Jahre langfristig >5 Jahre	Prio-rität	Zuständigkeit
2.9	**S 137 – Äußere Weberstraße** (zwischen Hauptstraße und Dresdner Straße)					
2.9.1	Prüfung der Anlage von Radstreifen oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn	ca. bis 1 dB(A)	gering	kurzfristig	1	Stadt Zittau, Straßenbaulastträger
2.9.2	Zusätzliche Querungshilfe für Fußgänger an der stadtwärtigen Bushaltestelle Graf-York-Straße, ggf. Fahrbahnteiler	ca. bis 1 dB(A)	mittel	mittelfristig	2	Stadt Zittau, Straßenbaulastträger
2.9.3	Prüfung der Umgestaltung der Bushaltestellen zu einem Haltestellenkap	mittel	mittel	mittelfristig	4	Stadt Zittau, Straßenbaulastträger
2.9.4	Ggf. ergänzende Maßnahme: Einbau von Schallschutzfenstern an Kreuzungen/Einmündungen	ca. 25 bis 50 dB(A)	mittel	kurzfristig	4	Straßenbaulastträger
2.10	**S 146 – Leipziger Straße** (zwischen Schillerstraße und Görlitzer Straße)					
2.10.1	Grundhafter Ausbau der Straße, insbesondere im westlichen Teilabschnitt, dort ggf. Einbau von lärmarmen Splittmastixasphalt	ca. 4 dB(A)	hoch	mittelfristig	1	Straßenbaulastträger
2.10.2	Aufwertung des Straßenseitenraumes: Sanierung der Fußwege, Anlage von Radstreifen oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn	ca. bis 1 dB(A)	mittel	mittelfristig	2	Stadt Zittau, Straßenbaulastträger
2.10.3	Zusätzliche Querungshilfe für Fußgänger an der Bushaltestelle Dornspachstraße (Richtung Osten), ggf. Fahrbahnteiler, evtl. Kombination der beiden Fahrbahnteiler zu einem durchgehenden Mittelstreifen	ca. bis 1 dB(A)	mittel	mittelfristig	2	Stadt Zittau, Straßenbaulastträger

Maßnahme		Entlastungs-wirkung	Kosten	Zeithorizont kurzfristig 1-2 Jahre mittelfristig 3-5 Jahre langfristig >5 Jahre	Prio-rität	Zuständigkeit
2.11	**Goldbachstraße**					
2.11.1	Sanierung der Fahrbahn, insbesondere im südlichen Teilabschnitt, dort ggf. Einbau von lärmarmen Splittmastixasphalt	ca. 4 dB(A)	hoch	mittelfristig	1	Stadt Zittau
2.11.2	Prüfung der Breite des gemeinsamen Fuß-/Radweges und ggf. Aufhebung der Benutzungspflicht des Radweges, Prüfung der Anlage von Radstreifen oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn	ca. bis 1 dB(A)	gering	kurzfristig	1	Stadt Zittau
2.11.3	Aufwertung des Straßenseitenraumes im südlichen Teilabschnitt: Sanierung der Fußwege, Umgestaltung der Parkordnung, Anlage von Radstreifen	ca. bis 1 dB(A)	mittel	mittelfristig	2	Stadt Zittau
2.11.4	Querungshilfe für Fußgänger an der Bushaltestelle, ggf. Fahrbahnteiler	ca. bis 1 dB(A)	mittel	mittelfristig	2	Stadt Zittau
2.11.5	Prüfung der Umgestaltung des Knotenpunktes Schrammstraße/ Goldbachstraße/ Äußere Oybiner Straße (Unfallhäufungsstelle) zu einem Kreisverkehrsplatz (im Zusammenhang mit grundhaftem Ausbau Äußere Oybiner Str.)	ca. 1 bis 2 dB(A)	hoch	mittelfristig	2	Straßenbaulast-träger
2.11.6	Ggf. ergänzende Maßnahme: Einbau von Schallschutzfenstern an Kreuzungen/Einmündungen	ca. 25 bis 50 dB(A)	mittel	kurzfristig	4	Straßenbaulast-träger

Maßnahme		Entlastungs-wirkung	Kosten	Zeithorizont kurzfristig 1-2 Jahre mittelfristig 3-5 Jahre langfristig >5 Jahre	Prio-rität	Zuständigkeit
2.12	**Schrammstraße** (zwischen Äußerer Oybiner Straße und Hochwaldstraße)					
2.12.1	Grundhafter Ausbau der Straße, insbesondere im westlichen Teilabschnitt, dort Schwingungsentkopplung zwischen Straßenkörper und benachbartem Grundstück zur Dämpfung von Erschütterungen und ggf. Einbau von lärmarmen Splittmastixasphalt	ca. 4 dB(A)	hoch	mittelfristig	1	Stadt Zittau
2.12.2	Prüfung einer Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im westlichen Straßenabschnitt, Anzeige der gefahrenen Geschwindigkeit auf einem Display	ca. 2 bis 3 dB(A)	gering	kurzfristig	1	Stadt Zittau, Straßenverkehrs-behörde
2.12.3	Prüfung eines zeitlich befristeten Lkw-Nachtfahrverbotes und einer Geschwindigkeitsbegrenzung für Lkw bis zur grundhaften Sanierung der Straße.	ca. 1 bis 2 dB(A)	gering	kurzfristig	1	Stadt Zittau, Straßenverkehrs-behörde
2.12.4	Aufwertung des Straßenseitenraumes: Sanierung der Fußwege, Prüfung der Anlage von Radstreifen oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn	ca. bis 1 dB(A)	mittel	mittelfristig	2	Stadt Zittau
2.12.5	Prüfung einer Querungshilfe für Fußgänger an der Bushaltestelle (Höhe Dr.-Sommer-Straße) in Abhängigkeit von deren Nutzung	ca. bis 1 dB(A)	mittel	mittelfristig	2	Stadt Zittau
2.12.6	Prüfung der Umgestaltung des Knotenpunktes Schrammstraße/ Goldbachstraße/ Äußere Oybiner Straße (Unfallhäufungsstelle) zu einem Kreisverkehrsplatz (im Zusammenhang mit grundhaftem Ausbau Äußere Oybiner Str.)	ca. 1 bis 2 dB(A)	hoch	mittelfristig	2	Straßenbaulast-träger
2.12.7	Ggf. ergänzende Maßnahme: Einbau von Schallschutzfenstern an Kreuzungen/Einmündungen	ca. 25 bis 50 dB(A)	mittel	kurzfristig	4	Straßenbaulast-träger

Maßnahme		Entlastungs-wirkung	Kosten	Zeithorizont kurzfristig 1-2 Jahre mittelfristig 3-5 Jahre langfristig >5 Jahre	Prio-rität	Zuständigkeit
3	**Maßnahmen an Haupteisenbahnstrecken** (Bereich Schillerstraße/ Leipziger Straße/ Arndtstraße/ Eisenbahnstraße)					
3.1	Rückbau nicht mehr benötigter Weichen im Rahmen der durch die DB AG geplanten Maßnahmen zum Umbau des Bahnhofes Zittau	ca. 2 bis 5 dB(A)	hoch	mittelfristig	1	DB Netz AG
3.2	Prüfung von Auflagen zum Einbau von Schallschutzfenstern aufgrund wesentlicher Änderungen an bestehenden Strecken	ca. 25 bis 50 dB(A)	hoch	mittelfristig	4	DB Netz AG
3.3	Schwingungsdämpfung der Gleisanlagen durch den Einsatz von Schienenstegdämpfern und elastischen Schienenbefestigungen	ca. 1 bis 4 dB(A)	hoch	mittelfristig	2	DB Netz AG
3.4	Schwingungsdämpfung der Brückenüberbauten durch Brückenent-dröhnung mittels Brückenabsorber	ca. bis 6 dB(A)	hoch	mittelfristig	1	DB Netz AG
3.5	Regelmäßige Prüfung und Wartung der Schienenoberflächen sowie Durchführung des Schienenschleifens in kurzen Intervallen	ca. bis 20 dB(A)	mittel	kurzfristig	1	DB Netz AG
3.6	Vermeidung von Schallreflexionen an Brückenüberbauten und Brü-ckenwiderlagern durch Strukturierung der Oberflächen	mittel	mittel	mittelfristig	2	DB Netz AG
3.7	Einflussnahme auf Qualitätsstandards hinsichtlich geräuscharmer Triebfahrzeuge im Zusammenhang mit der Bestellung von SPNV-Leistungen	mittel	gering	langfristig	4	ZVON
3.8	Umrüstung der Güterwagen im Bestand auf leisere Bremsbauarten	ca. bis 10 dB(A)	hoch	langfristig	3	Eisenbahn-verkehrs-unternehmen

Maßnahme		Entlastungs-wirkung	Kosten	Zeithorizont kurzfristig 1-2 Jahre mittelfristig 3-5 Jahre langfristig >5 Jahre	Prio-rität	Zuständigkeit
4	**Stadtplanerische Maßnahmen**					
4.1	Im Rahmen der Flächennutzungsplanung keine Darstellung von neuen Wohnbauflächen an den Hauptverkehrswegen bzw. Einhaltung von Pufferzonen durch Mischbauflächendarstellung	sehr hoch	gering	langfristig	1	Stadt Zittau
4.2	Lärmschutzgerechte Stadtentwicklungsplanung - Bebauungspläne mit den Zielstellungen Stärkung der Innenstadt und verträgliche Nutzungsmischungen - Entwicklung eines zentralen Versorgungsbereiches in der Innenstadt - Sicherung der Nahversorgungsmöglichkeiten in den Ortsteilen - Einsatz von Städtebaufördermitteln für eine bestandsorientierte Stadterneuerung	mittel	gering	langfristig, laufend	2	Stadt Zittau
4.3	Prüfung von Möglichkeiten, den Industrielärm vom Kraftwerk Turow z. B. durch zusätzliche Begrünung mit Bäumen im Ortsteil Hirschfelde, abzuschirmen	gering	gering	langfristig,	3	Stadt Zittau
4.4	Festsetzungen in betroffenen Bebauungsplänen zur Ausrüstung von Wohngebäuden mit Schallschutzfenstern und Lüftungsanlagen	hoch	gering	langfristig, laufend	3	Stadt Zittau
4.5	Festsetzungen in betroffenen Bebauungsplänen zur Errichtung von Gebäuden mit wenig lärmempfindlicher Nutzung direkt an den Hauptverkehrswegen zur Lärmabschirmung für dahinter liegende Gebäude	mittel	gering	langfristig, laufend	4	Stadt Zittau

Maßnahme		Entlastungs-wirkung	Kosten	Zeithorizont kurzfristig 1-2 Jahre mittelfristig 3-5 Jahre langfristig >5 Jahre	Prio-rität	Zuständigkeit
5	**Schutz ruhiger Gebiete**					
5.1	Berücksichtigung des Schutzes ruhiger Gebiete im Rahmen der Bauleitplanung	gering bis mittel	gering bis mittel	langfristig, laufend	2	Stadt Zittau
5.2	Schutz des Weinauparks vor dem Verkehrslärm der B 178n durch einen Lärmschutzwall im Zusammenhang mit einer eventuellen Bebauung der Flächen zwischen B 178n und Weinaupark, dabei Nutzung des bei der Bebauung und Erschließung anfallenden Abraumes	hoch	hoch	langfristig	3	Stadt Zittau, Straßenbaulastträger
5.3	Überprüfung der Verkehrsführung im Westpark und ggf. Anpassung, Durchsetzung der geltenden Verkehrsregelung mit Hilfe einer stärkeren Überwachung	hoch	Gering	kurzfristig	2	Stadt Zittau, Straßenverkehrsbehörde

STADT ZITTAU

Lärmaktionsplan

Abwägungsprotokoll

der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit (Zeitraum 13.11.2014 bis 01.12.2014) und der Beteiligung der Behörden (Anschreiben v. 28.10.2014) sowie der Befassung im Technischen und Vergabeausschuss (Sitzung am 18.06.2015) bzw. im Stadtrat (Sitzung am 24.09./22.10.2015)
am Entwurf des „Lärmaktionsplan für Zittau“,
bestehend aus
- dem Textteil (Stand Okt. 2014 sowie März bzw. August 2015)
- Anlage1 bis Anlage 6

Kurzzeichen der Abwägung

Z	=	Zustimmung (ausdrückliche Zustimmung bzw. keine Bedenken und Anregungen)
K	=	Keine Abwägung erforderlich, da eine nicht abwägungsbedürftige Äußerung vorliegt (z. B. Sachverhaltsdarstellung oder nicht Gegenstand des Planverfahrens)
TB	=	teilweise Berücksichtigung der Anregungen, Bedenken, Argumentation
BB	=	Anregung / Hinweis ist bereits berücksichtigt
N	=	Nichtberücksichtigung / Ablehnung des Vorschlages / Zurückweisung der Argumentation
ÄM	=	Änderung / Ergänzung des Maßnahmenkataloges
ÄT	=	Änderung / Ergänzung der textlichen Festlegungen bzw. der textlichen Hinweise
ÄL	=	Änderung / Ergänzung der Legende
ÄB	=	Änderung / Ergänzung der Begründung/ Aufnahme von Hinweisen in die Begründung
S	=	Sonstiger Handlungsbedarf

Nr.	Stellungnahme	Abwägung	
I	**Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange**		
I.I	**Landesbehörden**		
L1	**Landesdirektion Sachsen, Ref. 37**		
		Keine Stellungnahme erfolgt	
L2	**LfULG** Stellungnahme vom 04.12.2014		
	Die gewählte Vorgehensweise, Vorprüfung und eigentliche Lärmaktionsplanung in einem Bericht unter dem Titel „Lärmaktionsplan" zusammenzufassen, ist für den Leser an manchen Stellen schwierig nachvollziehbar. Ziel der Vorprüfung ist die Analyse der vorhandenen Belastung. Darauf basierend muss sich die Stadt für oder gegen eine Lärmaktionsplanung entscheiden. Je nach Intensität dieser Analyse ist es sinnvoll, bei der Erstellung des LAP darauf zurückzugreifen. Sind - wie im vorliegenden Fall - Vorprüfung und eigentliche LPA in einem Papier zusammengefasst, so sollten diese eng verzahnt werden und hinsichtlich Nomenklatur nochmals überprüft werden (möglichst einheitliche Bezeichnung „LAP" durch das ganze Dokument).	Die Struktur des Textes und die Bezeichnungen werden entsprechend angepasst.	ÄT
	Die in Kapitel 1.1 erwähnten und sehr begrüßenswerten Ansätze, mit dem LAP integrative Lösungsansätze zu beschreiten und auch eine Verknüpfung mit städtebaulichen Ansätzen (Leerstandsproblematik) vorzunehmen , lassen sich aus dem Maßnahmen- plan in Kapitel 4 nicht mehr erkennen. Wir regen an, diese Synergieeffekte nochmals deutlicher hervor zu stellen und auch in der Priorisierung der Maßnahmen des LAP entsprechend zu berücksichtigen. Weiterhin geht der Planentwurf nicht auf die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebrachten Anregungen und Einwände sowie deren Abwägung ein. Aus Gründen der Vollständigkeit und Transparenz sollte zumindest eine zusammenfassende Bewertung hierzu erfolgen.	Sowohl im Kap. 4.2.3 als auch im Maßnahmenkatalog wird die Notwendigkeit einer lärmschutzgerechten Bauleitplanung bzw. Stadtentwicklungsplanung genannt. Die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebrachten Anregungen und Einwände sowie deren Abwägung sowie die zusammenfassende Bewertung werden planmäßig in den bisher noch nicht vorliegenden Kapiteln 6 und 7 dargestellt.	BB ÄT
	Hinsichtlich der Maßnahmenplanung empfehlen wir eine möglichst ortskonkrete Festschreibung von Einzelmaßnahmen. Kapitel 4 behandelt verbalargumentativ die Anwendbarkeit möglicher Maßnahmen, konkrete Einzelmaßnahmen dagegen werden dort nur vereinzelt abgeleitet. Anlage 6 wiederum enthält eine sehr ausführliche Liste von Maßnahmen zur Umsetzung an den identifizierten Lärmschwerpunkten. Diese sehr detaillierte Maßnahmenliste ist in jedem Fall zu begrüßen. Allerdings empfehlen wir eine stärkere Vernetzung zwischen Kapitel 4.4 und dem Maßnahmenkatalog, so dass sich die Einzelmaßnahmen möglichst konkret und ortsgenau verankert aus der grundsätzlichen Maßnahmenübersicht ableiten. Dies erhöht erfahrungsgemäß die Umsetzungschancen und erleichtert die regelmäßige Überprüfung der Maßnahmen. Bereits zu Beginn des Kap. 4 sollte auf Anlage 6 verwiesen werden, der alle Einzelmaßnahmen nochmals in tabellarischer Form auflistet. Wir empfehlen zudem, den LAP durch eine Übersichtskarte zu ergänzen, aus der die Maßnahmen des LAP auch örtlich ersichtlich sind.	Durch zusätzliche Hinweise in Kap. 4 wird eine stärkere Vernetzung zwischen Kapitel 4.4 und dem Maßnahmenkatalog hegestellt. Da sich eine Vielzahl von Maßnahmen nicht nur auf eng begrenzte Örtlichkeiten bezieht wird von einer Kartendarstellung Abstand genommen.	ÄT N

Nr.	Stellungnahme	Abwägung	
	Mehrfach im Text werden „Richtwertüberschreitungen " bzw. „Überschreitung der Prüfwerte" o.ä. erwähnt. Mit Ausnahme der DTV-Mengenschwellen existieren weder Richt- noch Grenz- oder Prüfwerte, deren Überschreitung eine LAP oder sonstige Maßnahme zwingend nach sich zieht. Das UBA empfiehlt die Orientierung an der Grenze zur Gesundheitsrelevanz - anlehnend an ein Gutachten des Sachverständigenrates für Umweltfragen. Diese Empfehlung spricht für Sachsen auch das LfULG aus. Jedoch zielt die Empfehlung in erster Linie auf den Gesundheitsschutz als wichtiges Vorsorgeziel, ist jedoch nicht gesetzlich als verbindlicher Grenzwert verankert. Der LAP-Entwurf sollte dahingehend nochmals überprüft und einheitlich formuliert werden.	Die Formulierungen werden entsprechend angepasst.	ÄT
Kap. 1.3, S 4 Abs. 3	Wir regen an, hier noch zu ergänzen, dass der LAP für sich selbst keine verbindliche Rechtsgrundlage für die Maßnahmenumsetzung darstellt.	Die Ergänzung wird entsprechend vorgenommen.	ÄT
Kap. 1.4, S 5 Abs.4	Auf der Grundlage der erstellten Lärmkarten sollen Lärmaktionspläne ausgearbeitet werden. Die Fristangabe „2013" sollte hier entfallen, da diese bereits lange verstrichen ist.	Die Streichung wird entsprechend vorgenommen.	ÄT
Kap. 1.5,S 6-8	Die Übersicht über die geltenden Grenzwerte im Bereich des Lärmschutzes halten wir an dieser Stelle nicht für zielführend, da diese Werte weder die Auswahl der Schwerpunkte maßgeblich beeinflusst haben noch die Lärmkartierung die Gebietseinstufung überhaupt berücksichtigt. Maßgeblich werden diese erst bei der Diskussion über die Umsetzbarkeit. Alternativ dazu empfehlen wir in Ergänzung zu Tabelle 2 auf S 8 allerdings die WHO-Kriterien bzw. die Empfehlungen des Sachverständigenrates für Umweltfragen hinsichtlich Gesundheitsrelevanz mit aufzunehmen und zu erläutern, die wiederum beider Interpretation der Kartierungsergebnisse von Bedeutung sind. Erläuternd zu Tab. 1 ist anzumerken, dass auch Sachsen die 3-dB(A)-Absenkung der Lärmsanierungsgrenzwerte im Jahr 2010 für seine Staatsstraßen übernommen hat.	Die Übersicht wird zum Zweck der Erläuterung der geltenden Grenzwerte außerhalb der Lärmaktionsplanung beibehalten. Der Hinweis wird entsprechend übernommen.	N ÄT
Kap. 1.6, S 9	Zur Ermittlung der Lärmbetroffenheit wird nach VBEB der Pegel für die einzelnen Fassadenpunkte berechnet und die Zahl der Einwohner des Gebäudes jedem Fassaden- punkt anteilig zugeschlagen. Auf dieser Basis erfolgt die Aufsummierung der Einwohneranteile auf Pegelklassen. Die dargestellte Verfahrensweise ist nicht korrekt.	Die entsprechende Formulierung wird entsprechend angepasst.	ÄT
Kap. 2.2.,S 11	Wir empfehlen die Ergänzung einer Anmerkung, dass der Zustand der Fahrbahnoberfläche nicht in die Lärmberechnung mit einfließt.	Die Ergänzung wird entsprechend vorgenommen.	ÄT
Kap.2.3, s 11/12	Eine wichtige Ergänzung zu den hier benannten fehlerhaften DTV-Werten und SV-Anteilen für die Lärmkartierung wäre eine Aussage darüber, wie mit diesen Unzulänglichkeiten in der LAP umgegangen wurde. Die DTV-Werte wurden dem LfULG 2011 von der Stadt übermittelt und auch im Vorfeld der Kartierung so bestätigt. Empfehlenswert zur Sicherstellung einer qualitätsgerechten Kartierung wäre eine erneute Erhebung bereits im Vorfeld der nächsten Lärmkartierung anstatt erst zur LAP.	Die Ergänzung wird entsprechend vorgenommen.	ÄT

Nr.	Stellungnahme	Abwägung	
Kap.2.9, S 17, Abs. 2 ff	Der Leser kann den Text so interpretieren, dass nach Möglichkeiten gesucht wurde, aus formalen Gründen bestimmte Strecken aus der LAP auszuschließen (z.B. durch Unterschreiten der Kartierungsgrenze von 8.200 Kfz/Tag, obwohl auch dort durchaus relevante Belastungen auftreten können). Stattdessen empfehlen wir, den Tenor dieses Abschnittes dahingehend zu verändern, dass nicht aus formalen Gründen ein Ausschluss von Strecken aus der LAP erfolgt, sondern im Ergebnis der Vorprüfung und aufgrund der ermittelten Belastungen der Schwerpunkt der LAP auf die dann einzeln benannten Bereiche gelegt wird. Anstatt der Formulierung „keine oder nur geringe Lärmbelastungen" wäre z.B. die Argumentation „Lärmbelastungen unterhalb der Gesundheitsrelevanz" zielführender.	Die Anpassung wird entsprechend vorgenommen.	ÄT
Kap.2.9,S 17 letzter Abs, S 18, 19	Ergeben sich die ausgewählten Lärmschwerpunkte alleine aus der Lärmkartierung oder fließen auch Gebietseinstufung, ggf. vorhandene Mehrfachbelastungen und die Umsetzbarkeit von Maßnahmen in die Prioritätensetzung mit ein?	Wie beschrieben ergeben sich die ausgewählten Lärmschwerpunkte aus den in der Lärmkartierung ermittelten Lärmbelastungen und der Siedlungsdichte.	BB
Kap.2.10, s 19/ 20	Da außerhalb von Ballungsräumen i.d.R. nicht flächendeckend sondern nur im Einwirkbereich der Hauptlärmquellen kartiert wird, fehlen rein praktisch auch verwertbare Pegel für die Definition ruhiger Gebiete. Daher empfehlen wir eine sehr pragmatische Herangehensweise über den Status „Gebiete mit erhöhter Ruheerwartung".	Der Hinweis wird entsprechend ergänzt.	ÄT
Kap 3, S 21	Das Ergebnis der Vorprüfung sollt so verbal dargestellt werden, dass eine Überleitung zur sich anschließenden Maßnahmenplanung gegeben ist.	Der Hinweis wird entsprechend ergänzt.	ÄT
Kap 4.1, S 23	Neben den Möglichkeiten sollten in diesem Kapitel auch die zum Teil doch engen Restriktionen Erwähnung finden, denen bei der Maßnahmenumsetzung Rechnung getragen werden muss (insbes. fachgesetzliche Regelungen und Verwaltungsvorschriften, an die die zuständigen Behörden gebunden sind). Ebenfalls könnte hier mit aufgenommen werden, dass auch Maßnahmen, die rechnerisch nicht darstellbar sind, praktisch eine reale Entlastungswirkung für die Betroffenen haben und demnach mit im LAP betrachtet werden.	Der Hinweis wird entsprechend ergänzt.	ÄT
Kap.4.3. s 24/25	Hier bietet sich eine enge Verzahnung mit den im Rahmen der Vorprüfung lokalisierten Belastungsschwerpunkten an.	Der Hinweis wird entsprechend ergänzt.	ÄT
Kap.4.4.1, S 25 vorletzter Abs.	Neben dem Ansatz „Vermeidung von Kfz-Verkehren" sollten auch die Grenzen dieser Maßnahme mit Erwähnung finden. Gleichzeitig könnten hier die bereits erfolgreich in Zittau umgesetzten Maßnahmen benannt werden - mit der Quintessenz. dass dieser Ansatz weiter verfolgt werden soll.	Der Hinweis wird entsprechend ergänzt.	ÄT
Kap. 4.4.2, S 28 Abs. 1	In der Einführung sollten auch die engen Grenzen sowie der Ermessensspielraum Erwähnung finden, die die Lärmschutz-Richtlinien-StV als maßgebliche Verwaltungsvorschritt hier setzen.	Der Hinweis wird entsprechend ergänzt.	ÄT

Nr.	Stellungnahme	Abwägung	
Kap. 4.4.2, S 29 Abs. 1	Aus unserer Sicht ist eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit für den konkreten Fall gut begründet. Zu prüfen wäre, ob auch Verkehrssicherheitsaspekte als stichhaltige Begründung mit angeführt werden können. Dies steigert erfahrungsgemäß die Umsetzungschancen.	Der Verkehrssicherheitsaspekt wird im folgenden Absatz erwähnt.	BB
Kap. 4.4.3, S 31 Abs. 1	Die angeführten Minderungspotenziale von bis zu 6 dB(A) für den LOA bzw. 4 dB(A) für den SMA-LA innerorts sind Einzelfälle, die nicht verallgemeinerbar sind. Realistischer sind Minderungspotenziale zwischen 1 und 4 dB(A).	Die Formulierung wird entsprechend angepasst.	ÄT
Kap.4.4.3, S 31 Abs. 5	Zu prüfen wäre, ob sich unter dem Thema „Schallabschirmung" konkrete Maßnahmen zum Erhalt abschirmender Bausubstanz an Hauptverkehrsstraßen oder Bahnstrecken trotz Leerstandes formulieren lassen.	Derartige Ansätze sind für die untersuchten Verkehrswege nicht erkennbar.	N
Kap.4.4.4 , S 33, letzter Abs.	Findet sich die hier geschilderte „Brückenentdröhnung" im Maßnahmenkatalog wieder? Diese ist punktuell im Einwirkbereich von Brücken sinnvoll und kommt aber auch nur dort zur Anwendung.	Die Maßnahme Brückenentdröhnung ist im Maßnahmenkatalog enthalten.	BB
Kap.4.4.4, S 35, Abs. 1	Es sollte ergänzt werden, dass die Stadt mit ihrem LAP keinerlei Einfluss auf die Umrüstung der Güterwagen-Bremssysteme hat. Einfluss kann insbes. durch die Politik und den gesamtgesellschaftlichen Diskurs ausgeübt werden.	Der Hinweis wird entsprechend ergänzt.	ÄT
Kap. 4.4.6, S 35	In Kap. 2.10 werden mögliche ruhige Gebiete lediglich evaluiert. In Kap.4.4.6 werden diese jedoch bereits als Ruhige Gebiete benannt. Dieser Widerspruch sollte nochmals geprüft werden.	Die Festlegung der Ruhigen Gebiete wird in Kap. 2.10 ergänzt.	ÄT
Kap.4.4.6, S 35, letzter Abs.	Ein Ansatz zum Schutz des Weinauparks wäre beispielsweise die Nutzung des bei der Bebauung/ Erschließung anfallenden Abraums als Material für den erwähnten Lärmschutzwall. Dieser könnte damit relativ kostengünstig gebaut werden.	Der Hinweis wird entsprechend ergänzt.	ÄT
Kap. 5,1,S 36 Abs.2	Es sollten die Gründe ergänzt werden, warum auf eine genauere Berechnung der Entlastungswirkung verzichtet wird.	Der Hinweis wird entsprechend ergänzt.	ÄT
Quellenverz. S. 40	Der korrekte Name der unter [5] benannten Quelle ist „Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie".	Die Bezeichnung wird korrigiert.	ÄT
Anlage 6	Wir regen an, die Einzelmaßnahmen insgesamt oder kapitelbezogen zu nummerieren.	Der Hinweis wird umgesetzt, die Tabellenstruktur wird entsprechend erweitert.	ÄM

Nr.	Stellungnahme	Abwägung	
L3	**LASuV Bautzen** Stellungnahme vom 27.11.2014		
Seite 18 Abs. 4	Entlang der Abschnitte der B 96 Dresdner Straße, Äußere Weberstraße, Neusalzaer Straße, Töpferberg, Dr.-Brinitzer-Straße wurden Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt. Insgesamt wurden im Auftrag des LASuV, NL Bautzen (früher Straßenbauamt Bautzen) auf der Grundlage einer schalltechnischen Berechnung nach RLS 90 143 Gebäude dahingehend überprüft, ob die Voraussetzungen der Erstattung der Kosten für Lärmsanierungsmaßnahmen gegeben sind. An 42 Gebäuden wurden nach Antragstellung der Eigentümer insgesamt 587 Schallschutzfenster und 19 Lüftungseinrichtungen eingebaut. Zur Realisierung der Maßnahmen wurden im Zeitraum von 2005 bis 2011 Haushaltsmittel von 346.498,88 € ausgezahlt bei einem Kostenvolumen von 487.681,21 € (Kosten für Lärmsanierungsmaßnahmen am eigenen Gebäude können zu 75 % erstattet werden). Nicht alle betroffenen und darüber informierten Eigentümer haben diese Möglichkeit genutzt.	Der Hinweis wird entsprechend ergänzt.	ÄT
Seite 19, Abs. 1	Durch die bereits durchgeführten Lärmsanierungsmaßnahmen sind die Betroffenheiten an der B 96 schon wesentlich reduziert worden. Die übrigen Gebiete stellen jedoch weiterhin Potenziale für Lärmminderungsmaßnahmen dar.	Trotz der bereits durchgeführten Maßnahmen verbleiben Potenziale zur Lärmminderung.	N
Seite 21, Abwägungsgründe Nr.4	An der Ortsdurchfahrt der B 96 wurden zwar Lärmsanierungsmaßnahmen in Form von passivem Lärmschutz an stark lärmbelasteten Gebäuden durchgeführt, jedoch gibt es noch Bereiche, bei denen Handlungsbedarf hinsichtlich Reduzierung der Lärmbetroffenheiten vorliegt.	Der Hinweis wird durch eine geänderte Formulierung berücksichtigt.	ÄT
Seite 29, Abs. 3	Es ist zu prüfen, ob eine Geschwindigkeitsbegrenzung auch auf der Dresdner Straße zielführend ist, da hier bereits Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt wurden.	Der Hinweis wird entsprechend berücksichtigt. Die Darstellung im Rahmen der Strategien (Kap. 4.2) sowie der grundsätzlichen Möglichkeiten zur Lärmminderung (Kap. 4.4.2) wird beibehalten. Die konkrete Maßnahme im Maßnahmenkatalog wird gestrichen.	ÄM
Seite 29, Abs. 7	Befinden sich mehrere LSA auf einem Straßenzug (B 96, Stadtinnenring B 96, B 99), so sind diese koordiniert und mit der Stadt Zittau abgestimmt.	Hier wird eine grundsätzlich mögliche Maßnahme beschrieben. Der Bezug zur Stadt Zittau wird entsprechend dem Hinweis angepasst.	ÄT
Seite 32, Abs. 6	Wie bereits erwähnt, wurden für die B 96 Haushaltsmittel des Bundes für die Erstattung der Kosten passiver Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des Programmes Lärmsanierung von stark belasteten Ortsdurchfahrten an Bundesstraßen ausgezahlt. Es besteht außerdem die Möglichkeit, für stark betroffene Einzelgebäude an Bundes- und Staatsstraßen durch den jeweiligen Eigentümer eine Erstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen zu beantragen. Durch den Baulastträger wird dann geprüft, ob die Auslösewerte für Lärmsanierung überschritten werden und Haushaftmittel zur Verfügung gestellt werden können.	Der Hinweis wird an dieser Stelle nochmals ergänzt.	ÄT

Nr.	Stellungnahme	Abwägung	
Anlage 6 – Maßnahmen-katalog	Für den Ausbau der B 96 in Zittau (Äußere Weberstraße - Goldbachstraße bis Stadtring) wird derzeit eine Planung erarbeitet. Diese enthält auch die aufgeführten lärmschutzrelevanten Veränderungen. Eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BlmSchV liegt nicht vor. Die Prüfung der Realisierung einzelner zur Lärmminderung angedachter Maßnahmen wird grundsätzlich durch das LASuV/NL BZ befürwortet. Gegenwärtig sind durch das LASuV/NL BZ keine weiteren Planungen im Bereich der Bundesund Staatsstraßen vorgesehen. Die im Maßnahmenkatalog genannten Maßnahmen sind anhand der vorab gegebenen sowie der nachfolgenden Hinweise zu überprüfen und anzupassen.	Die entsprechenden Anpassungen werden vorgenommen.	ÄM
Gesamtnetz Blatt 2, Zeile 4	Die Zuständigkeit liegt hier nicht bei der DEGES, sondern der BRD - vertreten durch das LASuV/ NL BZ.	Die Angabe der Zuständigkeit wird korrigiert.	ÄM
Gesamtnetz Blatt 3, Zeile 1	Ein Ersatz durch lärmmindernde Fahrbahnbeläge ist erst bei deren Zulässigkeit als Regelbauweisen möglich.	Der Hinweis wird entsprechend ergänzt.	ÄM
B 96 Innerer Stadtring Blatt 3, Zeile 5	Die Zuständigkeit liegt bei der Stadt Zittau, nicht beim LASuV/ NL BZ als Straßenbaulastträger der Fahrbahn.	Die Angabe der Zuständigkeit wird korrigiert.	ÄM
L4	**Landesuntersuchungsanstalt für das Gesundheits- und Veterinärwesen** Stellungnahme v. 04.12.2014		
	Im nördlichen Stadtgebiet kommt es zu Überlagerungen der Lärmemissionen der Eisenbahnstrecken untereinander bzw. zu Überlagerung mit den Lärmemissionen des Straßenverkehrs. Dieser Aspekt sollte nochmals geprüft werden.	Dieser Aspekt wurde durch die nicht zwingend notwendige Einbeziehung der Eisenbahnstrecken sowie der Eisenbahn-, Arndt-, Schiller- und Leipziger Straße (Kap. 2.9, 3, 4.3, 4.4.4, Maßnahmenkatalog Blatt 11) bereits berücksichtigt.	BB
	Nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie Artikel 3, Pkt. a „Umgebungslärm" und Anhang IV Pkt. 8 sowie § 47b Pkt. 1 BlmSchG sollen strategische Lärmkarten auch für Industrie- und Gewerbelärm erstellt und berücksichtigt werden. Diese Lärmquellen werden im Entwurf des Lärmaktionsplanes nur kurz erwähnt (S. 15) mit der Aussage, dass „Gewerbelärm nur für bedeutsame Lärmquellen berechnet und kartiert wird, in der Regel in Ballungsräumen". Gewerbelärm kann ebenfalls zu Belästigungen und gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen. Aus diesem Grund sollte eine detaillierte Bewertung erfolgen, inwieweit an Industrie- und Gewerbegebiete angrenzende schutzbedürftige Nutzungen von Lärmimmissionen betroffen sind.	Eine Einschätzung der Lärmsituation wurde in Kap. 4.4.5 vorgenommen. Die Quelle des Industrielärms befindet sich nicht auf deutschem Staatsgebiet. Die für eine detaillierte Bewertung erforderlichen Datengrundlagen stehen nicht zur Verfügung.	K
	Das Ziel der Richtlinie ist nicht nur die Bekämpfung des Lärms in lauten Gebieten, sondern auch die Erhaltung der Ruhe in bisher (relativ) leisen Gebieten (Art. 8 Pkt. 1 Umgebungslärmrichtlinie). Dieser Aspekt, Schutz der sogenannten ruhigen Gebiete vor zunehmenden Lärm, bleibt in diesem Entwurf (Lärmaktionsplan Zittau 2014 - Stufe 2) wegen der fehlenden flächendeckenden Kartierung nicht ausreichend berücksichtigt.	Der Schutz der in Kap. 2.10 festgelegten ruhigen Gebiete wird in Kap. 4.4.6 gefordert und beschrieben.	BB

Nr.	Stellungnahme	Abwägung	
I.II	**Behörden**		
B1	**Landkreis Görlitz, Postfach 30 01 52, 02806 Görlitz** Stellungnahme vom18.12 .2014		
B1.1	**Umweltamt**		
	Dem Lärmaktionsplan Stufe 2 (Anlage 6) Fassung vom Oktober 2014 wird aus immissionsschutzrechtlicher Sicht zugestimmt.	Zustimmung	Z
	Es sollte geprüft werden ob das Schwerverkehrsverbot für die gesamte Innenstadt (Blatt 2 Position 3 unter Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen -Gesamtnetz) ebenfalls kurzfristig realisierbar sind.	Dem Hinweis kann nach entsprechender Prüfung nicht zugestimmt werden.	N
	Beim Zeithorizont für die stadtplanerischen Maßnahmen (Blatt 11 Position 2 bis 5) sollte neben langfristig „laufend“ ergänzt werden, weil diese Maßnahmen ab sofort bei jeder aktuellen Planung zu berücksichtigend sind.	Die Formulierung wird im Maßnahmenkatalog ergänzt.	ÄM
B1.2	**Straßenverkehrsamt**		
	Den allgemeinen Ausführungen und dem Maßnahmenkonzept im Lärmaktionsplan der Stadt Zittau wird unsererseits zugestimmt.	Zustimmung	Z
	Im Absatz „Förderung des ÖPNV" sind auf Grund der rechtlichen und vertraglichen Rahmenbedingungen für den Regional- und Stadtbusverkehr nicht die Busverkehrsunternehmen sondern ausschließlich der Landkreis Görlitz als Aufgaben- und Auftraggeber zuständig und aufzuführen.	Das trifft nur auf die Leistungsbestellung zu. Für den Fahrzeugeinsatz kann vertraglich die Einhaltung festgelegter Qualitätsparameter vereinbart werden, für die Fahrzeugbeschaffung und den konkreten Fahrzeugeinsatz ist jedoch das Verkehrsunternehmen selbst zuständig.	N
	Die verbesserte Erschließung des historischen Innenstadtkerns durch eine Buslinie, wurde (auch zusammen mit der Stadt Zittau) schon mehrfach untersucht und verworfen.	Das Ziel einer verbesserten Erschließung des historischen Stadtkerns mit Buslinien wird allgemeiner formuliert.	ÄM
	Im Absatz „B96 – Innerer Stadtring“ ist der Name der Haltestelle im Bereich der Theodor-Körner-Allee richtig als „Zittauer Hochschule“ zu ergänzen bzw. zu korrigieren.	Die Bezeichnung wird korrigiert.	ÄM
	Der Baulichen Umgestaltung von Bushaltestellen zum Halten am Fahrbahnrand bzw. Haltestellenkaps wird prinzipiell zugestimmt, ist jedoch im Bereich des inneren Stadtrings auf Grund der regel- und planmäßigen Umstiege zwischen den Regional- und Stadtbuslinien bzw. untereinander sowie insbesondere den damit verbundenen Stand- und Wartezeiten abzulehnen und dort auch nicht zielführend.	Die Maßnahme wird beibehalten, jedoch für die genannten Fälle ausgeschlossen.	TB ÄM
	Im Absatz „Schrammstraße“ kann zumindest mit Bezug auf die Haltestelle „Zittau Dr.-Sommer-Str.“ auf die Einrichtung einer Querungshilfe verzichtet werden, da diese je Schultag und Richtung lediglich 2 Mal angefahren wird.	Auch die wenigen ein-/aussteigenden Schulkinder haben einen Anspruch auf Schulwegsicherheit. Darüber hinaus ist ein Lärmminderungseffekt erreichbar.	N

Nr.	Stellungnahme	Abwägung	
B1.3	**Gesundheitsamt**		
	Seitens des Gesundheitsamtes gibt es dazu keine weiteren Hinweise und Bedenken.	Zustimmung	Z
B2	**Regionaler Planungsverband Oberlausitz-Niederschlesien** Stellungnahme vom 24.11.2014		
	Keine Bedenken zum Entwurf	Zustimmung	Z
	Empfehlung Bezugnahme zum LEP 2013 Ziele 2.2.1.2 und 2.2.1.3 sowie Grundsatz 2.2.2.2, 5. Anstrich	Die Ergänzung wird entsprechend vorgenommen.	TÄ
	Die unter Abschnitt 4.2.3 benannte „Lärmschutzgerechte Bauleitplanung“ sollte um den Begriff „verkehrsvermeidende“ ergänzt werden. Die Maßnahmenübersicht im Abschnitt 4.4.1 „Verkehrsplanerische Maßnahmen“ und der daraus resultierende Maßnahmenkatalog (Anlage 6) entsprechen bereits dieser Ergänzung.	Die Ergänzung wird entsprechend vorgenommen.	TÄ
B3	**Polizeidirektion Oberlausitz-Niederschlesien** Stellungnahme vom 12.12.2014		
	Bedenken beziehen sich auf die vorgeschlagene kurzfristige Maßnahme 30km/h auf der Schrammstraße.	Die Maßnahme besitzt eine sehr hohe Priorität im Rahmen der Lärmaktionsplanung.	K
	Problematisch wird die „Verbannung“ des LKW-Verkehrs aus der Stadt gesehen, wegen fehlender Alternativen.	Der Hinweis wird entsprechend berücksichtigt. Die Darstellung im Rahmen der Strategien (Kap. 4.2) sowie der grundsätzlichen Möglichkeiten zur Lärmminderung (Kap. 4.4.2) wird beibehalten. Die konkrete Maßnahme im Maßnahmenkatalog wird gestrichen.	ÄM
I.III	**Versorgungsunternehmen, Verbände und Sonstige Träger**		
S1	**KVG Kraftverkehrsgesellschaft Dreiländereck mbH** Stellungnahme vom 03.11.2014		
	Keine Hinweise oder Anregungen	Zustimmung	Z
S2	**SOEG Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mbH**		
		Keine Stellungnahme erfolgt.	

Nr.	Stellungnahme	Abwägung	
S3	**ODEG - Ostdeutsche Eisenbahn GmbH**		
		Keine Stellungnahme erfolgt.	
S4	**DB Netz AG, Regionalbereich Südost, Norbert Grieger** Stellungnahme vom 09.01.2015		
	Wie Sie erkennen können, arbeitet die DB AG aktiv an der Reduzierung des Schienenverkehrslärms. Zudem wird darauf verwiesen, dass die im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Lärmminderungsmaßnahmen den Verkehrsträgern nicht auferlegt werden können.	-	K
S5	**Tourismusverband Oberlausitz-Niederschlesien e.V.** Stellungnahme vom 7.11.2014		
	Vorhaben wird befürwortet.	Zustimmung	Z
II.	**Kommunen**		
II.I	**SV Zittau**		
	Keine Einwände	Zustimmung	Z
III.	**Beteiligung der Öffentlichkeit**		
Ö1	**Prof. Dr. Gerhard Große** Postanschrift: Neißstr. 9, 02763 Zittau, mailto:gegrozit@arcor.de Stellungnahme vom 29.11.2014		
	gern folge ich Ihrer Bitte, zum Thema Verkehrslärm Stellung zu nehmen. Zunächst ist erfreulich, dass das Thema Lärm überhaupt Beachtung findet. In der Lärmkarte vermisse ich die gesamte Friedensstraße und auf der Schrammstraße die Abschnitte Goldbach- bis Humboldtstraße, Süd- bis Friedensstraße.	Kein unmittelbarer Bezug zum Verfahren, daher keine Abwägung erforderlich	K
	Aus meiner Erfahrung sind nicht die Dresdner- oder die Äußere Weberstr. die am meisten belasteten Straßen (da Einbahnstraßen), sondern die Schrammstraße zwischen Humboldt- und Hochwaldstraße und die Görlitzer Straße am Lutherplatz (in beiden Richtungen befahrbar).	Für die Bestimmung der Lärmbetroffenheiten sind neben den Verkehrsstärken weitere Berechnungsdaten wie Gebäudeabstand von der Lärmquelle, Topographie, Gebäudehöhen Bewohneranzahl u.a. entscheidende Einflussparameter. Außerdem wurde zur Lärmminderungsplanung keine Rangfolge für die Schwerpunktbereiche untereinander ermittelt.	N

Nr.	Stellungnahme	Abwägung	
	Zu ergänzen wäre noch das Thema "sinnvolle Verkehrsführung (nicht nur für Radfahrer)".Durch flüssigen Verkehr und Vermeidung von Ampelstaus könnte neben anderen Effekten der Lärm reduziert werden.	Ist bereits berücksichtigt, Kenntnisnahme.	BB
	Dazu einige Gedanken: unbedingt notwendig ist eine grüne Welle auf der Schrammstraße, Abstimmung der Grünphasen auf Erfahrungswerte, Kreisverkehr notwendig am Knoten Goldbach-, Schramm-, Äußere Oybiner Str., da Knoten unübersichtlich (es ist ein Wunder, dass es dort nicht öfter gekracht hat),	Die Hinweise sind bereits im Entwurf des Maßnahmenplanes berücksichtigt	BB
	Kreisverkehr prüfen am Knoten Hammerschmied-, Görlitzer-, Brückenstr, (Buttighaus). In der Brückenstr. und in der Görlitzer Str. bilden sich oft lange Staus, erst die dritte Grünphase ermöglicht die Weiterfahrt. Kreisverkehr nicht notwendig am Ottokarplatz, vermutlich auch nicht am Klieneberger Platz.	Der Hinweis wird als Prüfungsauftrag in den Maßnahmenplan aufgenommen.	ÄM
	Einige Ampelprogrammierungen geben Rätsel auf. Ampel am Knoten Schramm-, Hochwaldstraße: Die Grünphase in der Schramm- aus Richtung Humboldtstr. ist in der Regel nur halb so lang wie in der Hochwaldstraße aus Richtung Landratsamt. Die Hochwaldstraße wird bei grün fast immer vollständig beräumt, dagegen bilden sich in der Schrammstraße lange Staus, da häufig schon nach dem dritten Fahrzeug wieder gelb kommt. Heute mittags: Hochwaldstraße total leer, Grünphase in der Schrammstraße nur 5 Sekunden, nur drei Fahrzeuge konnten passieren. Eine ähnliche Situation gibt es auf dem Martin-Wehnert-Platz. Auf der Friedensstraße aus Richtung Grenze reicht die Grünphase in der Regel nur für 4 Fahrzeuge, wenn das erste ein LKW ist nur für zwei. Dagegen können aus Richtung Brückenstraße 8 bis 10 Fahrzeuge den Knoten passieren. Das hatte ich vor einigen Jahren schon bei Frau Kubiak bemängelt, leider ohne jede Reaktion, nicht mal eine Antwort. Zumindest sollten hier die Grünphasen gleichlang sein.	Diese Hinweise werden als Mangelhinweis zur Prüfung und ggf. Änderung der Verkehrsbehörde angezeigt.	S
	Der Einbau von Flüsterasphalt ist sicherlich nützlich. Zunächst wäre es schon ein Fortschritt, wenn die vielen Unebenheiten, Dellen und Aufbrüche im Straßenbelag an vielen Stellen, besonders wieder in der Schrammstraße, beseitigt würden.	Die Hinweise sind bereits im Entwurf des Maßnahmenplanes berücksichtigt.	BB
	Die Sperrung einiger Straßen für Schwerverkehr würde die Görlitzer Str. noch mehr belasten. Irgendwie müssen die Fahrzeuge ja in die Stadt kommen können.	Das vorgeschlagene Schwerverkehrsverbot betrifft immer nur den Durchgangsverkehr nicht den Anlieger- und Versorgungsverkehr und nicht den Linienverkehr.	N

Nr.	Stellungnahme	Abwägung	
Ö2	**Philipp Schwarzbach** Sportstraße 19, 02763 Zittau Stellungnahme vom 30.11.2014		
	Im Maßnahmenkatalog des Lärmaktionsplanes sollten folgende Maßnahmen ergänzt werden, um eine weitergehende Reduzierung der Lärmbelastung zu erreichen: (1) Als ruhiges Gebiet sollten neben Parks auch Friedhöfe definiert werden. Daraus leitet sich eine konkrete Lärmvermeidungsmaßnahme ab. So sollte tagsüber im Bereich der Görlitzer Straße zwischen Krematorium und Weinaupark bis zum Kreisverkehr B 99/ B 178 - zumindest tagsüber die Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 auf 50 km/h reduziert werden, um den ruhigen Bereich besser zu schützen.	Der Hinweis wird in den Text und den Maßnahmenplan aufgenommen	ÄM ÄT
	(2) Im Lärmaktionsplan werden Lärmminderungsmaßnahmen nur auf Grund der Verkehrsdichte abgeleitet. Für die Detaillierung und Fortschreibung des Planes sollten in Zukunft auch die Ortsteile und Wechselwirkungen mit Nachbargemeinden berücksichtigt werden.	Wird bei Änderung der Umgebungslärmrichtlinie bzw. des BImSchG bzw. bei der zukünftigen Planfortschreibung berücksichtigt.	BB
	(3) Es sollte geprüft werden, in wie weit zusätzliche Bäume in der Umgebung von Hirschfelde als Schallhindernis gegen den Kraftwerkslärm dienen können.	Der Hinweis wird in den Text aufgenommen	ÄT
	(4) Bei zukünftigen Planungen der Stadt sollte darauf geachtet werden, dass die Nahversorgung aller Stadtteile und Ortschaften sichergestellt ist, da es sonst zu einer weiteren Verkehrszunahme kommen kann.	Der Aspekt wird in Kap. 4.4.1 und im Maßnahmenkatalog bereits erwähnt. Der Hinweis wird durch Konkretisierung der Formulierungen berücksichtigt.	ÄT ÄM
	(5) Es fehlt die Definition eines konkreten, langfristigen Ziels, z.B. bis zum Jahr 2020 eine Reduzierung der Anzahl der Betroffenen, die mit mehr als 60/55/ ... dB(A) belastet werden.	Ein solches Ziel ist mit der in diesem Verfahren zur Verfügung stehenden Datenlage nicht sicher bestimmbar. Die wichtigsten Ziele der Lärmaktionsplanung sind die Vermeidung gesundheitsschädlicher Auswirkungen sowie die Verringerung der Zahl der durch hohe Lärmpegel betroffenen Anwohner. Dies wird im Text deutlicher formuliert.	ÄT
	An den im Maßnahmenkatalog aufgeführten Maßnahmen sollten folgende Änderungen durchgeführt werden, um eine effektivere Wirkung zu erzielen: (1) Zusätzlich zu der Angebotsverbesserung, sollte auch die Linienführung der Stadtbusrouten geprüft und gegebenenfalls verändert werden.	Der Hinweis wird in den Maßnahmenkatalog aufgenommen	ÄM
	(2) An Kreuzungen sollte mit der Einführung von Radfahrerampeln begonnen werden. Dies sollte vor allem für die im Aktionsplan aufgeführten neuen Radwege erfolgen. So werden Konflikte zwischen Auto- und Radfahrern vermieden und es kann gleichzeitig ein flüssigerer Radverkehr begünstigt werden.	Der Hinweis wird in den Maßnahmenkatalog aufgenommen	ÄM
	(3) Um den Radfahreranteil im Winter zu erhöhen, sollte geprüft werden, ob der Winterdienst auch auf Radwegen eingesetzt werden kann.	Der Hinweis wird in den Maßnahmenkatalog aufgenommen	ÄM

Nr.	Stellungnahme	Abwägung	
	(4) Die Anpassung von Ampelschaltungen sollte sich auch an Radfahrern orientieren, damit ein flüssiges Radfahren ermöglicht wird und Radfahrende als gleichberechtigte Verkehrsmittel wahrgenommen werden.	Der Hinweis wird als Prüfauftrag in den Maßnahmenkatalog aufgenommen	ÄM
	(5) Zusätzlich zu den berücksichtigten Unterlagen für den Lärmaktionsplan [Entwurf LAP, S. 13] müssen das Stadtentwicklungskonzeptes inkl. Ortsteile und das Stadtumbau-Konzept berücksichtigt werden.	Der Hinweis wird in den Text aufgenommen	ÄT
	(6) Die Maßnahme "Planung und Umsetzung eines Wegweisungskonzeptes für den Kfz-Verkehr" muss von "Entlastung des Stadtringes durch [...] äußeren Stadtring" getrennt werden, da das Wegweisungskonzept unabhängig von einem "äußeren Stadtring" für die Belebung der Innenstadt wichtig ist. Außerdem sollte die Umsetzung des Wegweisungskonzeptes eine hohe Priorität erhalten.	Der Hinweis wird in den Text und Maßnahmenkatalog aufgenommen	ÄT ÄM
	(7) Durch einen "äußeren Stadtring" würden die Bereiche der Goldbachstraße noch weiter belastet, die im Vergleich zur Lärmkartierung des Lärmaktionsplanes 2012 und der Verkehrszählung der Stadt Zittau 2013 bereits gestiegen sind. Durch einen Straßenneubau für den "äußeren Stadtring" werden außerdem neue Bereiche nicht nur akustisch sondern auch durch Emissionen, wie Feinstaub oder andere Luftschadstoffe, beeinträchtigt. Somit ist auf der einen Seite eine Mehrbelastung bestehender "Noise Hotspots", z.B. Goldbachstraße, und auf der anderen Seite eine Neubelastung, z.B. Rietschelstraße, zu befürchten. Außerdem ist die Finanzierung des Unterhalts des bestehenden städtischen Straßennetzes jetzt schon kritisch, z.B. Straßendeckenzustand der Goldbachstraße, Äußere Weberstraße, Bergstraße, Amalienstraße, ... Zudem müssten für die Einrichtung einer neuen Streckenführung bestehende Gebäude abgerissen werden, was dem bisherigen städtischen Ziel der Denkmalspflege widerspricht.	Die Schaffung eines äußeren Stadtringes durch Aus- und Neubaumaßnahmen liegt außerhalb des Planungshorizontes des Lärmaktionsplanes, so dass diese Maßnahmen in der aktuellen Lärmaktionsplanung nicht berücksichtigt werden. Der potenzielle Korridor für den möglichen Außenring wird langfristig von dauerhaften Nutzungen freigehalten und in größeren Abständen wird der Bedarf eines Außenringes erneut geprüft. Dementsprechend wird der Hinweis im Text und im Maßnahmenkatalog berücksichtigt.	ÄT ÄM
	(8) Die Umgestaltung des Knotens Töpferberg/Dresdner Straße sollte eine höhere Priorität haben als die Maßnahme "Ausbau äußerer Stadtring".	Der Hinweis wird in den Text und Maßnahmenkatalog aufgenommen	ÄM
	(9) Auf den Aufbau eines zweiten Ringes ("äußerer Stadtring") sollte verzichtet werden, da sonst andere Maßnahmen nicht effektiv durchgeführt werden können und das Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen zu hoch ist.	Die Schaffung eines äußeren Stadtringes durch Aus- und Neubaumaßnahmen liegt außerhalb des Planungshorizontes des Lärmaktionsplanes, so dass diese Maßnahmen in der aktuellen Lärmaktionsplanung nicht berücksichtigt werden. Der potenzielle Korridor für den möglichen Außenring wird langfristig von dauerhaften Nutzungen freigehalten und in größeren Abständen wird der Bedarf eines Außenringes erneut geprüft. Dementsprechend wird der Hinweis im Text und im Maßnahmenkatalog berücksichtigt.	ÄT ÄM
	(10) Die Reduzierung der Geschwindigkeit auf der Goldbachstraße/Schrammstraße auf 30 km/h widerspricht der vorher erwähnten Schaffung eines "äußeren Stadtringes". Hierbei sollte auf den durchgängigen "äußeren Stadtring" verzichtet werden.	Der Hinweis wird im Text und im Maßnahmenkatalog berücksichtigt	ÄM

Nr.	Stellungnahme	Abwägung	
	(11) Der Entwurf des LKW-Führungskonzeptes ist sehr wichtig, dabei muss auch auf eine veränderte innerstädtische Infrastruktur, z.B. Technisches Rathaus, Kindergarten, ... eingegangen werden. Für eine erfolgreiche Umsetzung sollte außerdem auf die Nachbargemeinden zugegangen werden, da für Firmen in den umliegenden Gemeinden eine Durchfahrt durch Zittau notwendig ist. Deshalb stellt ein Fahrverbot für LKW kein geeignetes Mittel dar. Zudem wäre ein Großteil des LKW-Verkehrs in Zittau nicht betroffen, da dieser meist nur für Belieferung von Firmen dient.	Der Hinweis wird im Zusammenhang mit den von der Stadtverwaltung am 04.12.2014 festgelegten Änderungen in den Text und Maßnahmenkatalog aufgenommen.	ÄT ÄM
	(12) Die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen sollte nur in Bereichen durchgeführt werden, wo die Wahrung der Verkehrssicherheit wichtig ist, z.B. Schulen, Haltestellen, Wohngebiete.	Im Rahmen des LAP sind die Geschwindigkeitskontrollen auf die Durchsetzung der Lärmschutzmaßnahmen gerichtet und wertfrei gegenüber anderen Verkehrsmaßnahmen zu planen.	N
	(13) Die Einrichtung von Kreisverkehren ist bei einem zweispurigen Ring unmöglich, da verschiedene Linienführung (Einbahnstraßen und Zweirichtungsstraßen) an einem Kreisverkehr münden, so dass eine hohe Unfallgefahr durch ortsunkundige Falschfahrer entsteht.	Der Hinweis wird bei der Prüfung der Maßnahme berücksichtigt. Sowohl zweispurige Kreisverkehrsplätze als auch Einmündungen von Einbahnstraßen in Solche sind technisch möglich. Die Einrichtung der zu prüfenden Kreisverkehrsplätze muss entsprechend der verkehrsrechtlichen und verkehrstechnischen Richtlinien erfolgen und sollte auch zur Reduzierung der Unfallgefahr betragen.	S
	(14) Ein Kreisverkehr am Klieneberger Platz ist unter den jetzigen Voraussetzungen wenig sinnvoll, da es in den Hauptverkehrszeiten zu erheblichen Rückstau auf der B99/Rosa-Luxemburg-Straße kommen kann.	Der Hinweis wird entsprechend berücksichtigt.	ÄM
	(15) Ein konsequenter Umbau zu Haltestellenkaps am "inneren Stadtring", die Pflanzung von Bäumen zur Lärmreduzierung und die Einrichtung eines ringbegleitenden Radweges kann nur durch eine einspurige Ringführung erreicht werden. Gleichzeitig wäre es das einzige Mittel um eine steigende Unfallgefahr bei den Kreisverkehren zu verhindern. Deshalb sollte auch die Einrichtung eines einspurigen Stadtringes geprüft werden.	Der Hinweis wird bei der Prüfung der Maßnahme berücksichtigt.	S
	(16) Die Maßnahmen "Parken halb auf Fahrbahn" und "Einrichtung eines Radstreifens bzw. Schutzstreifens" auf der B99 Neusalzaer Straße widersprechen sich, da sonst der Radstreifen beparkt wird. Im Sinne der gewünschten Steigerung des Radverkehrs sollte die Einrichtung des Radstreifens bevorzugt und das Parken neben dem Fahrbahnrand beibehalten werden.	Der Hinweis wird entsprechend berücksichtigt.	ÄM

Nr.	Stellungnahme	Abwägung	
	(17) Die Verbreiterung der Fußwege im Bereich S137 Äußere Weberstraße (zwischen Hauptstraße und Dresdner Straße) hat eine unklare Wirkung, weil die Fußwege in diesem Abschnitt bereits eine vergleichsweise hohe Breite aufweisen. Sie sollten vielmehr als positives Beispiel für die anderen Straßenabschnitte dienen.	Der Hinweis wird entsprechend berücksichtigt.	ÄM
	(18) Der Einflussnahme auf Qualitätsstandards hinsichtlich geräuscharmer Triebfahrzeuge im Schienenverkehr sollte eine hohe bis sehr hohe Priorität einberaumt werden, da durch die Ausschreibung der Nahverkehrsleistung eine große Einflussmöglichkeit besteht.	Im Maßnahmenkatalog ist dafür bereits eine hohe Priorität vorgesehen.	BB
	(19) Zum Teil werden im Maßnahmenkatalog Maßnahmen aufgeführt, die auf Grund ihres unklaren oder sehr hohen Kosten-Nutzen-Verhältnisses, als unverhältnismäßige Maßnahmen (laut [Entwurf LAP, S. 37]) nicht in Betracht gezogen werden sollten. Die Realisierung dieser unklaren Maßnahme sollte zunächst die geringste Priorität erhalten.	Mit Ausnahme der Fahrbahnsanierungsmaßnahmen (Priorität 1) ist für alle kostenintensiven Maßnahmen eine niedrige Priorität (Priorität 3/4) vorgesehen.	BB
Ö3	**Thomas Hermann** Postanschrift: Schrammstr. 23, 02763 Zittau, mailto:herm23@freenet.de Stellungnahme vom 10.11.2014		
	Der Lärmaktionsplan verdient seinen Namen nicht. Er enthält z. Zt. keine einzige Aktion zur Lärmvermeidung. Aus meiner Sicht nur die Erkenntnis: je mehr Autos über umso schlechtere Straßen fahren, umso höher ist der Krach. Ich als Bewohner und Wohneigentümer der Schrammstraße im Bereich Äuß. Oybiner Str.- Hochwaldstr. werde mit lärmmindernden Maßnahmen auf den St. Nimmerleinstag vertröstet. Das nehme ich so nicht hin. Die Straße wurde von einer Wohngebietsstraße einfach als Teil des Außenrings als Hauptverkehrsstraße gewidmet, ohne die baulichen Voraussetzungen zu haben. Der Umleitungsverkehr (Brückenbau Äuß. Oybiner Str.) gab ihr dann den Rest. Deshalb werde ich nicht bereit sein, in Zukunft einen Straßenausbaubeitrag zu entrichten.	Die Schaffung eines äußeren Stadtringes durch Aus- und Neubaumaßnahmen liegt außerhalb des Planungshorizontes des Lärmaktionsplanes, so dass diese Maßnahmen in der aktuellen Lärmaktionsplanung nicht berücksichtigt werden. Der potenzielle Korridor für den möglichen Außenring wird langfristig von dauerhaften Nutzungen freigehalten und in größeren Abständen wird der Bedarf eines Außenringes erneut geprüft. Dementsprechend wird der Hinweis im Text und im Maßnahmenkatalog berücksichtigt.	ÄT ÄM
	Vorschlag 1: von der Humboldtstr. stadtauswärts hinter der Kleinbahnbrücke Straße zum Humboldt-Center.	Eine derartige Straßenverbindung zwischen Humboldt- und Hochwaldstraße ist seitens der Stadtverwaltung mittelfristig nicht vorgesehen.	N
	Vorschlag 2: den überörtlichen Verkehr aus Westen über die subventioniert und grundhaft ausgebauten Straßen des Stadtrings und der Friedensstr. bündeln, und nicht an der Kreuzung Äuß. Weberstr./ Rietschelstr. über Goldbachstr./ Schrammstr. zu den Grenzübergängen leiten.	Die Schaffung eines äußeren Stadtringes durch Aus- und Neubaumaßnahmen liegt außerhalb des Planungshorizontes des Lärmaktionsplanes, so dass diese Maßnahmen in der aktuellen Lärmaktionsplanung nicht berücksichtigt werden. Der potenzielle Korridor für den möglichen Außenring wird langfristig von dauerhaften Nutzungen freigehalten und in größeren Abständen wird der Bedarf eines Außenringes erneut geprüft. Dementsprechend wird der Hinweis im Text und im Maßnahmenkatalog berücksichtigt.	ÄT ÄM

Nr.	Stellungnahme	Abwägung	
	Vorschlag 3: den überörtlichen Verkehr aus Norden über die B178n ab Eckartsberg gleich an Zittau vorbeileiten.	Das entspricht der vorgesehenen Verkehrsführung für den überörtlichen und internationalen Durchgangsverkehr, wird im Text deutlicher formuliert.	ÄT
	Bleibt als meine Forderung eine zeitnahe Terminierung des grundhaften Ausbaus der Schrammstraße, und nicht das Verstecken hinter irgendwelchen Lärmstudien, die mit Riesenaufwand banale Erkenntnisse liefern.	Erfolgt in Abhängigkeit von der Haushaltslage.	K
Ö4	**b.renner-zittau@gmx.de** Stellungnahme vom 30.11.2014		
	der Lärmschutzplan für Zittau ist im Großen und Ganzen richtig, bis auf 2 Fehler: 1. Fehler: Im Plan wird keine Verpflichtung der Verantwortlichen (Baulastträger) für eine zeitliche und finanzielle Umsetzung festgeschrieben. Dies könnte man erreichen, indem jeder Baulastträger einen festgelegten Prozentsatz seines Bauaufkommens für eine oder mehrere der festgelegten Lärmschutzmaßnahmen einsetzen muss. Also z. B. der zuständige Baulastträger für die B-Straßen muss 20 % seines Bauaufkommens für Lärmschutz an B-Straßen einsetzen. Zumindest für die kommunalen Straßen könnte sich die Stadt verpflichten einen entsprechenden Anteil für Lärmschutz einsetzen. Dies wäre ein verlässliches und nachprüfbares Zeichen für die Betroffenen und eine Möglichkeit gegen den Wegzug anzugehen.	Lärmschutzmaßnahmen werden nicht pauschal sondern immer ortskonkret entsprechend der gültigen nationalen Rechtslage geplant und umgesetzt.	N
	2. Fehler: Mit diesem Plan wird offensichtlich, dass das Zittauer Konzept eines äußeren Stadtringes durch viele Wohngebiete seit Jahren falsch organisiert wird. Mit der beabsichtigten Schließung des äußeren Stadtringes wird die Lärmsituation für die Anlieger des äußeren Ringes noch wesentlich verschärft. Bereits heute investiert niemand mehr an solchen Stellen in Wohnungen, sondern höchstens in Auto- u.a. verkaufstellen oder billige Zweckbauten. Die Zittauer Stadträte werden sich entscheiden müssen ob man in Zukunft Bewohner oder anwohnerfeindliche Autobahnen in der Stadt haben will. Dabei sollte allen klar sein, dass Bewohner die Stadt einschließlich der Stadtverwaltung und Stadträte mit Einkommens-, Grund- und anderen Steuern, Zuweisungenm Beiträgen, Gebühren u.v.m. finanzieren, wogegen für hochbelastete Straßen nur viel Instandhaltungsaufwand entsteht und keinen Nutzen für die Stadt und Ihre Bewohner bringen, da hier vorwiegend nur durchgefahren wird. Fazit: die kommunalen Straßen in Wohngegenden sollten als Anliegerstraßen den Durchgangsverkehr erschweren bzw. unterbinden.	Die Schaffung eines äußeren Stadtringes durch Aus- und Neubaumaßnahmen liegt außerhalb des Planungshorizontes des Lärmaktionsplanes, so dass diese Maßnahmen in der aktuellen Lärmaktionsplanung nicht berücksichtigt werden. Der potenzielle Korridor für den möglichen Außenring wird langfristig von dauerhaften Nutzungen freigehalten und in größeren Abständen wird der Bedarf eines Außenringes erneut geprüft. Dementsprechend wird der Hinweis im Text und im Maßnahmenkatalog berücksichtigt.	ÄT ÄM
	Hinweis: Das Krankenhaus an der Görlitzer Straße und das Altenpflegeheim an der Oststrasse sind m.E. stark belastet und sollten als erstes besser geschützt werden. Denn die dort lebenden Personen können weder ein Fenster zur Staße öffnen, noch vor dem Lärm flüchten.	Für diese Bereiche sind Maßnahmen hinsichtlich Fahrbahnqualität, Geschwindigkeitsüberwachung und Schallschutzfenster vorgesehen (Maßnahmenkatalog, Teil Gesamtnetz). Der konkrete Hinweis wird im Text entsprechend berücksichtigt.	TB

Nr.	Stellungnahme	Abwägung	
Ö5	**Horst Schiermeyer** [mailto:horstschiermeyer@aol.com] Stellungnahme vom 14.11.2014		
	Im Vorprüfungsbericht vom Dez. 2013 heißt es unter Nr. 2.6 Problem- und Konfliktbereiche: „Erhöhte Straßenlärmbelastungen im Stadtgebiet von Zittau treten vor allem entlang der Bundesstraßen - B 96 (Dresdner Straße/Äußere Weberstraße – Neusalzaer Straße zwischen Dresdner Straße und Eisenbahnstrecke, Innerer Stadtring), - B 99 (Görlitzer Straße zwischen Brückenstraße und Weinauring) … auf.“ Dagegen zählt die Friedensstraße nicht zu diesen besonders belasteten Straßen. Trotzdem sind nach der Freigabe der neuen Neißebrücke am Ottokarplatz ein WEGWEISER zwar Richtung Grottau / Hradek nad Nisou über die Friedensstr. aufgestellt worden, während der WEGWEISER Richtung Reichenberg / Liberec auf eine Streckenführung über den Ring – Hammerschmidtstr. – Görlitzer Str. – B 178 hinweist. Bis zum Kreisel an der Ortsumfahrung Hradek nad Nisou, wo die Verlängerung der B 178 über polnisches und tschechisches Territorium auf die OU trifft, sind es ab Ottokarplatz über die Friedensstr. 4,8 km und über die Görlitzer Str. 8,1 km. Letztere Strecke führt etwa 2,4 km durch überwiegend vom Straßenlärm besonders belastete Gebiete, u.a. am Krankenhaus vorbei, während die Strecke über die Friedensstr. nur 1,3 km durch geringer lärmbelastete Gebiete mit Anbauung führt, davon zum Teil gewerblicher Art. Ich schlage daher zur Reduzierung des Verkehrslärms im Straßenzug Ring – Hammerschmidtstr. – Görlitzer Str. vor, die Wegweisung in Richtung Reichenberg / Liberec wieder auf die Führung über die Friedensstr. abzuändern. Soweit dies nicht in die Zuständigkeit der Stadt fällt, ist auf die Landesstraßenbauverwaltung einzuwirken, dass sie die Beschilderung hier korrigiert. Da es eine lange Tradition in der Stadtverwaltung gibt, sich auch intensiv um die Weiterführung von Straßen zu kümmern, die nicht in der Straßenbaulast der Stadt liegen, gehe ich davon aus, dass auch in dieser Frage ein intensives Engagement der Stadtverwaltung möglich ist. Schließlich erscheint es auch schlecht vorstellbar, dass die eine Landesbehörde die Kommunen zur Reduzierung besonders des Verkehrslärms auffordert und eine andere Landesbehörde gleichzeitig ohne sachliche Notwendigkeit mehr Verkehrslärm produziert.	Im Lärmaktionsplan ist zur Entlastung der innerstädtischen Straßen die Planung und Umsetzung eines Wegweisungskonzeptes vorgesehen (Maßnahmenkatalog, Teil Gesamtnetz). Der konkrete Hinweis zum grenzüberschreitenden Verkehr wird im Text als Prüfungsauftrag berücksichtigt.	TB

Nr.	Stellungnahme	Abwägung	
Ö6	**Horst Schiermeyer** Franz-Könitzer-Straße 25, 02763 Zittau, Stellungnahme vom 30.11.2014		
	(1.) Auf S. 27 heißt es: „Die Fertigstellung der Neubautrasse (der B 178) im verbleibenden südlichen Teilabschnitt zwischen Oderwitz und Eckartsberg wird zu einer weiteren Entlastung der Achse Löbauer Straße – Oststraße – Schillerstraße/ Goethestraße führen.“ Diese Einschätzung ist nicht nachzuvollziehen: Zur Zeit teilt sich der Verkehr auf der B 178n von Norden kommend nach Zittau auf ab Oderwitz über die B 96 und über die B178alt. Künftig wird der gesamte Verkehr in Oberseifersdorf ankommen und dann über die genannte Achse in die Stadt fließen. Der Verkehr auf diesem Straßenzug wird sich durch die Fertigstellung der B 178n also voraussichtlich eher erhöhen.	Die derzeitige Verkehrsverteilung des überörtlichen Verkehrs der B178neu im Norden und Nordwesten der Stadt ist durch den Baufortschritt der Neubautrasse bedingt. Zukünftig wird ein Teil dieses Verkehrs über die B99 in die Stadt fließen.	K
	(2.) Weiter heißt es auf S. 27: „Mit diesem Ziel soll als Ergänzung des inneren Zittauer Stadtringes ein äußerer Stadtring geschaffen werden. Dafür sind die vorhandenen Straßenabschnitte Leipziger Straße, Brückenstraße, Schrammstraße, Goldbachstraße, Rietschelstraße, Eisenbahnstraße und Arndtstraße schrittweise auszubauen und die zusätzlichen Straßenabschnitte zwischen Leipziger Straße und Brückenstraße sowie zwischen Rietschelstraße und Eisenbahnstraße neuzubauen.“ Dieser Vorschlag steht im Widerspruch zu der dann folgenden Feststellung: „Generell ist bei Verkehrsverlagerungen zu beachten, dass entlang der Alternativtrassen keine neuen, wesentlichen Lärmbetroffenheiten erzeugt werden.“ Wesentliche Teile dieses Straßenzuges gehören heute schon zu den stark belasteten Strecken.	Die Schaffung eines äußeren Stadtringes durch Aus- und Neubaumaßnahmen liegt außerhalb des Planungshorizontes des Lärmaktionsplanes, so dass diese Maßnahmen in der aktuellen Lärmaktionsplanung nicht berücksichtigt werden. Der potenzielle Korridor für den möglichen Außenring wird langfristig von dauerhaften Nutzungen freigehalten und in größeren Abständen wird der Bedarf eines Außenringes erneut geprüft. Dementsprechend wird der Hinweis im Text und im Maßnahmenkatalog berücksichtigt.	ÄT ÄM
	(3.) Auf S. 28 heißt es: „Im Sinne der Reduzierung des Verkehrslärms ist es daher geboten, für das Stadtgebiet, insbesondere für die ehemalige B 178 (Löbauer Straße) eine Verkehrsbeschränkung für den Schwerverkehr (mit Ausnahme des Anliegerverkehrs) anzuordnen.“ Bei dem im Stadtgebiet nach der Verlagerung des Schwerverkehr von und nach Tschechien verbleibenden Schwerverkehr dürfte es sich ganz wesentlich um Ziel- und Quellverkehr handeln, so dass die vorgeschlagenen Verkehrsbeschränkungen entweder wirkungslos bleiben oder zu einer Verlagerung auf andere Innenstadtstraßen führen, z.B. auf die Görlitzer Str.	Dieser Hinweis wird im Konzept berücksichtigt.	ÄT ÄM

Nr.	Stellungnahme	Abwägung	
	(4.) Auf S. 29 heißt es: „Es wird vorgeschlagen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Schrammstraße zwischen Äußerer Oybiner Straße und Hochwaldstraße auf 30 km/h zu reduzieren." Dieser Vorschlag erscheint als sinnvoll, könnte aber noch ergänzt werden durch weitere Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Hauptverkehrsstraßen, z.B. auf 40 km/h auf dem „Ring", der Görlitzer Str., Dresdener Str., Äußeren Weberstr.	Das im Verfahren untersuchte Netz der Hauptverkehrsstraßen soll eine Leistungsfähige und flüssige Verkehrsabwicklung gewährleisten. Deshalb sind dort keine Geschwindigkeitsreduzierungen vorgesehen. Derzeit gibt es keine Möglichkeit, derartige Beschränkungen auf Bundesstraßen gem. StVO bzw. VwV-StVO ausreichend zu begründen.	N
	(5.) Auf S. 30 heißt es: „In der Innenstadt von Zittau sollte die Einrichtung von Kreisverkehrsplätzen für die Knoten Klienebergerplatz, Ottokarplatz und Schrammstr./Goldbachstr. geprüft werden." Dieser Vorschlag erscheint als sinnvoll. Die Kreisel auf dem Ring könnten zudem die Abfahrt von den Parkplätzen im Bereich Neustadt sowie von einem Parkdeck eines EKZ erleichtern und hätten zudem den Vorteil, die nächtliche „Rennstrecke" auf dem Ring zu unterbrechen.	Zustimmung, jedoch wurde inzwischen der Kreisverkehrsplatz am Klienebergerplatz geprüft und aufgrund mangelnder Leistungsfähigkeit verworfen.	TB
Ö7	**Frank Dingeldey** Neißstr. 15, 02763 Zittau Stellungnahme vom 01.12.2014		
	Die Verkehrslagerung auf einen äußeren Ring halte ich für fragwürdig, da diese Straßen (Goldbachstr. Schrammstraße) bereits jetzt stark lärmbelastet sind.	Die Schaffung eines äußeren Stadtringes durch Aus- und Neubaumaßnahmen liegt außerhalb des Planungshorizontes des Lärmaktionsplanes, so dass diese Maßnahmen in der aktuellen Lärmaktionsplanung nicht berücksichtigt werden. Der potenzielle Korridor für den möglichen Außenring wird langfristig von dauerhaften Nutzungen freigehalten und in größeren Abständen wird der Bedarf eines Außenringes erneut geprüft. Dementsprechend wird der Hinweis im Text und im Maßnahmenkatalog berücksichtigt.	ÄT ÄM
	Die Attraktivität des Radverkehrs sollte dringend gesteigert werden. Dazu sollte ein neues Verkehrskonzept ein Radverkehrskonzept umfassen. Die Radwegführung sollte aus Sicherheitsgründen und Lärmgründen soweit möglich von den Straßenführungen für den motorisierten Verkehr entkoppelt werden.	Die Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs ist wesentlicher Bestandteil des Lärmaktionsplanes. Ein Radverkehrskonzept als Teil des Verkehrsentwicklungsplanes wurde bereits von der Stadt beauftragt. Das gilt für Straßen mit sehr hohem Verkehrsaufkommen. Die in den letzten Jahren gemachten Erfahrungen vieler Städte mit unterschiedlichen Radverkehrsführungen haben aber auch gezeigt, dass insbesondere an den für Radfahrer kritischen Knotenpunkten aufgrund der Sichtbedingungen und der Wahrnehmer durch die Pkw-Fahrer die Verkehrssicherheit bei Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn höher ist als bei einer Entkopplung. Der Hinweis wird bei der Planung der Maßnahme berücksichtigt.	BB BB TB

Nr.	Stellungnahme	Abwägung	
	Die Ampelanlagen müssen radfahrerfreundlicher werden, was z.B. heißt, dass die "Bedarfsampeln" abgeschafft werden.	Dies würde die damit gewollten positiven Effekte für andere Verkehrsteilnehmer verhindern. Der Hinweis auf eine stärkere Berücksichtigung des Radverkehrs bei der Planung der Lichtsignalanlagen wird in den Text aufgenommen.	TB
	Die Attraktivität des Bus- und Zugverkehrs sollte durch niedrigere Fahrpreise (warum nicht auch kostenfreie Fahrten) erhöht werden.	Die Fahrpreisgestaltung obliegt dem Aufgabenträger.	N
	Eine Entlastung durch eine Nordwestumfahrung (motorisierter Verkehr) außerhalb der Stadt(B96/alte B 178) sollte in Erwägung gezogen werden. Die Bergstraße stärker zu belasten, führt nur zu einem weiteren Lärmschwerpunkt.	Das Vorhaben Nordwestumfahrung liegt weder in der Zuständigkeit noch im Stadtgebiet der Stadt Zittau.	K
	Bei der Verkehrsplanung sollte grenzüberschreitend vorgangen werden.	Kein Bezug zum Verfahren. In der Verkehrsentwicklungsplanung wird das berücksichtigt.	K
	Die Bürger, insbesondere die Anwohner sollten bei der weiteren gf. konkreten Planung weiterhin beteiligt werden.	Im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist die Bürgerbeteiligung gesetzlich festgelegt.	BB

Nr.	Stellungnahme	Abwägung	
Ö8	**Bernd Pietschmann** Postanschrift: Christian-Keimann-Str. 24, mailto:B.pietschmann@online.de Stellungnahme vom 01.12.2014		
	Die öffentliche Beitligung zu dem Lärmaktionsplan zielt aus meiner Sicht ausschließlich auf Stellungnahmen zu dem durch Strassenvekehr verursachten Lärm in Zittau. Dieser Lärm mag mit Sicherheit zu hohen Belastungen in bestimmten Gebieten in Zittau führen. Leider gibt es aber noch andere Lärmquellen, die punktuell ebenfalls zu erheblichen Belastungen führen. Als langjähriger Anwohner der Christian-Keimann-Str. nehme ich und mit Sicherheit noch andere Bewohner seit ca. 2 Jahren eine stetig steigende Lärmbelastung durch die Firma Gubisch auf der Max-Müller-Str. wahr. Der hier seit diesem Zeitpunkt angesiedelte Recyclinghof sorgt einerseits durch die An- und Abfuhr von Containern und andererseits durch deren Umschlag einschließlich der darin enthaltenen Wertstoffe für zum Teil extrem hohe Lärmpegel. Dabei treten alle möglichen Geräuscharten auf, die nur schwer zu tolerieren sind. Als Anwohner stellt sich die Frage, ob einerseits für die Errichtung und Betrieb des Unternehmens ein darauf zielender Bauantrag gestellt wurde und ob es hierzu die entsprechenden behördlichen Genehmigungen gibt und ob es andereseits überhaupt zulässig ist, in einem Mischgebiet ein derart störendes Gewerbe betreiben zu dürfen. Wenn es solche Genehmigungen geben sollte, dann stehen diese sicher nicht im Einklang mit der Baunutzungsverodnung. Zum Sachverhalt ist noch zu bemerken, dass ein auf dem Gelände angesiedelter Mieter, die EGLZ, für zusätzliche Lärmbelästigungen sorgt. Ich möchte die beschriebenen Sachverhalte nicht weiter präzisieren, empfehle aber allen mit der Gesamtproblematik Lärm betrauten Bearbeitern, sich die Situation vor Ort anzusehen. Aus meiner Sicht wäre es wünschenswert, den Betreiber zumindest dahin gehend zu beauflagen, wirksame Maßnahmen einzuleiten, die Lärmbelästigung z! u minimieren. In der Praxis könnten z.B. andere An-und Abfahrtwege (Brückenstrasse anstelle Chr.-Keimannstr.), Geschwindigkeitsreduzierungen, technische Maßnahmen an den Containern und Fahrzeugen, Schallschutzmassnahmen etc. zu einer Reduzierung der Lärmbelastung führen. Ob die unlängst erfolgte Pflanzung einer zweireihigen Hecke irgendwelche Effekte bringen soll, kann angezweifelt werden. Ich würde mich freuen, auf den von mir und sicher anderen Personen bereits angesprochenen Sachverhalt eine Antwort bekommen zu können. Falls diese Nachricht nicht den richtigen Empfänger erreichen sollte, bitte ich um Weiterleitung an den entsprechenden Bearbeiter.	Die genannten Straßen sind nicht Gegenstand des Verfahrens. In der Lärmkartierung erfolgte keine Kartierung des Gewerbelärms. Die Hinweise bezüglich des Gewerbelärms werden als Mangelhinweis zur Prüfung und ggf. zur Änderung der zuständigen Bauaufsichtsbehörde angezeigt.	S

Nr.	Stellungnahme	Abwägung	
Ö9	**Ritter, Ingo** Postanschrift: Brückenstr. 4, mailto:i.ritter@gmx.de Stellungnahme vom 23.11.2014		
	Ich bin Anwohner der Brückenstraße (oberer Teil) und muss sagen, dass ich mich ebenfalls sehr vom Straßenlärm belästigt fühle. Darüber hinaus haben wir seit einiger Zeit Risse in den Hauswänden festgestellt. Wenn auf der Straße ein schwerer Lkw vorbeifährt, wackelt das ganze Haus. Hinsichtlich der Verbesserung des Lärmschutzes möchte ich folgende Anregungen geben. 1. Geschwindigkeitsbegrenzung: Auf der Brückenstraße wir bergab gerast, häufig beschleunigen Fahrzeuge im Bereich nach der Kreuzung bergab unverhältnismäßig. Nach der kleinen Biegung im oberen Teil wird die Straße viel schmaler. Der Gegenverkehr ist nicht einsehbar. Wenn von unten ein LKW oder ein Bus kommt, ist es schon mit einem PKW fast unmöglich, mit 50km/h dort an der Engstelle einem langsamer fahrenden Großfahrzeug zu begegnen. Wenn nun das von unten kommende Großfahrzeug nicht ganz rechts fährt wird es zu eng. Es sollte daher mindestens im Bereich der Biegung eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 30km/h eigerichtet werden. 2. Begrenzung der Tonnage: Seit einiger Zeit beobachten wir Großfahrzeuge auf der „Durchreise“. Warum polnische und tschechische Sattelschlepper z.B. mit Baumstämmen über die Brückenstraße fahren müssen, erschließt sich uns nicht. Durch Begrenzung des zulässigen Gesamtgewichts mit Ausnahmen von Bussen zumindest in eine Richtung -z.B. unterhalb der Einfahrt von Dussa- würde eine Verbesserung hinsichtlich der Belastung durch Erschütterungen wie auch durch Lärm zu erreichen sein. Besonders störend sind Landwirtschaftsfahrzeuge, die Abfälle zur Biogasanlage bringen sowie LKW mit Großcontainern. 3. Stau durch Ampel: Zu bestimmten Zeiten staut sich der Verkehr bergauf durch Fehleinstellung der Ampel. Die Rechtsabbieger von der Brückenstraße auf die Görlitzer Straße werden durch die Fußgänger mit grün zum Stoppen gebracht, dadurch schaffen es in der kurzen Ampelphase meist nur ca. 5 Autos, die Ampel in Richtung geradeaus und rechts zu überfahren. Dadurch kommt es zum Stau auf der Brückenstraße und damit zu einer hohen Lärm- und Abgasbelastung. Man sollte die Ampelphasenzeit verlängern. 4. Einbahnstraße: Eine radikale Lösung wäre die Einrichtung einer Einbahnstraße ab dem schmalen Teil der Brückenstraße in Richtung bergab, unterhalb der Einfahrt der Fa. Dussa. Es wären Parkflächen für die Anwohner und die Besucher des Friedhofes möglich. Die Bergauffahrer müssten vom Kaufland kommend auf die Max-Müller-Straße ausweichen. Von der Friedensstraße aus würden die Verkehrsteilnehmer dann gleich Richtung Martin-Wehnert-Platz und Ring weiterfahren, was in Richtung Görlitz und Löbau auch die kürzere Verbindung ist. Wenn man allerdings eine Verbindung von der Brückenstraße zur Chopinstraße schaffen würde, wäre das eine noch kürzere Verbindung von Zittau-Süd in Richtung Löbau (B178N) und Görlitz (B99). Überlegenswert wäre eine solche Verbindung direkt an der Neisse entlang, damit man von Zittau-Süd über Sieniawka zur B178N und zur B99 kommen kann, gleichzeitig könnte man die neu zu bauende Straße zum Hochwasserschutz einsetzen. Auch dann sollte die Brückenstraße eine Einbahnstraße werden.	Die Brückenstraße ist nicht Gegenstand des Verfahrens. Die Hinweise bezüglich der mangelnden Verkehrssicherheit sowie der Verkehrsbeschränkungen (Geschwindigkeit, Tonnage) und der Verkehrsregelung (Lichtsignalanlage, Einbahnstraße) werden als Mangelhinweis zur Prüfung und ggf. zur Änderung der zuständigen Verkehrsbehörde angezeigt.	S

Nr.	Stellungnahme	Abwägung	
Ö10	**Jana van de eyken** mailto:janina_van_de_eyken@hotmail.com Stellungnahme vom 01.12.2014		
	Schade um die Zeit und das Geld welches für diese "Planung" verschwendet wurde. Die Realitäten sehen seit Jahren anders aus. Genannt seien nur die "Ruhezone" Westpark, welche im Gebiet der Kleingartensparte Westpark speziel im nordwestlichen Sektor, durch permanente Baumfällungen und Baumpflegemaßnahmen entlang des Burgmühlgrabens bzw. zum angrenzenden Wesparkcenter mittlerweile am Verkehrsgeschehen auf der Freudenhöhe respektive der Parkplatzsuche und den Rennstartversuchen diverser Westparcenterbesucher akkustisch teilhaben darf. Des weiteren ist nicht davon auszugehen das die Ansiedlung eines Fleischkloßbraters an der Freudenhöhe dazu beiträgt Verkerhrsvermindernd zu wirken, da die potentielle Kundschaft sicherlich nicht in Pethau zu rekrutieren ist. Der umfangreiche unregulierte Verkehr auf der Straße durch den Westpark, ob nun seitens des Grünflächenamtes, der Anwohner, der durch Baumaßnahmen die Straße als Umleitung Nutzende, "Sporttreibende" oder in den! Garten Fahrende (es gibt immer einen Grund, und irgentwelche Kontrollen sind ja eh nicht zu befürchten) ist ebenfalls nicht mit einer sogenannten Ruhezone zu vereinbaren.	Hinweis wird in den Text aufgenommen.	ÄT
Ö11	**Marion Goldmund** Ziegelstraße 22, [mailto:marion-goldmund-lux@online.de] Stellungnahme vom 01.12.2014		
	leider habe ich kein Portal gefunden, um meine Anmerkungen loszuwerden. Ich wohne auf der Ziegelstraße 22, gegenüber ist seit einigen (viel zu vielen) Jahren die Fa. Hohlfeld angesiedelt. Schon meine Mutter, die vor mir unser Haus bewohnte und die schon 10 Jahre tot ist, hat sich damals über den Lärm beschwert. Besonders schlimm fanden und finden wir, dass gestattet wird, mitten in einem Wohngebiet große Mengen von Gas und Öl zu lagern. Aus anderen Städten wissen wir, wie so etwas enden kann: mit einer riesigen Katastrophe. Auch wenn jetzt ein Gericht geurteilt haben soll, dass dieser riesige Tank rechtens sei: Einer Stadt müsste es doch vor allem um die Sicherheit ihrer Einwohner gehen. Können solche lauten und gefährlichen Firmen nicht außerhalb der Wohngebiete angesiedelt werden? Es gibt doch Gewerbegebiete, die m. E. nicht ausgelastet sind. Von früh bis abends haben wir den Krach genau gegenüber. Und wenn die riesigen LKWs durch die wenig befestigte Ziegelstraße donnern, klirren bei uns alle Gläser im Schrank. Ist die Ziegelstraße als Nebenstraße überhaupt für solche schweren Fahrzeuge zugelassen??? Ich weiß natürlich von früheren Anfragen, dass die Fa. Hohlfeld Sponsor der Stadt und auch von "Punkt 1 - Oberlausitz" ist und deshalb nicht gern etwas gegen diese Fa. unternommen wird. Aber irgendwie muss es doch möglich sein, den Lebensabend in Ruhe zu verbringen. Immerhin hatte die Fa. Hentschel, die der alte Besitzer des Areals war, eine Ausfahrt auf die Gerhart-Hauptmann-Str., die sie für die schweren Fahrzeuge genutzt hat. Durch die sehr schweren Fahrzeuge werden doch auch die darunter liegenden Leitungen beschädigt. Und wer zahlt dann solche Beschädigungen? Es wäre nett, wenn meine Anmerkung wenigstens ein klein wenig berücksichtigt würden.	Die Ziegelstraße ist nicht Gegenstand des Verfahrens. In der Lärmkartierung erfolgte keine Kartierung des Gewerbelärms. Die Hinweise bezüglich des Gewerbelärms sowie der Lagerung großer Mengen Gas und Öl werden als Mangelhinweis zur Prüfung und ggf. zur Änderung der zuständigen Bauaufsichtsbehörde angezeigt. Die Frage zur Eignung der Straße für den Schwerlastverkehr wird zur Prüfung an das zuständige Referat Tiefbau weitergeleitet.	S

Nr.	Stellungnahme	Abwägung	
Ö12	**Monika Richter** Postanschrift: Christian-Keimann-Str. 26, 02763 Zittau, mailto:richter.berlin@web.de Stellungnahme vom 25.11.2014		
	Da das KFZ-Verkehrsaufkommen in der Chr.-Keimann-Straße als Zufahrt zu Kaufland sehr intensiv ist, wäre eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h für den Lärmschutz der Anwohner förderlich und im Rahmen der aktuellen Maßnahmen durchsetzbar.	Die Christian-Keimann-Straße ist nicht Gegenstand des Verfahrens. Die Hinweise bezüglich der Geschwindigkeitsbeschränkung werden als Mangelhinweis zur Prüfung und ggf. zur Änderung der zuständigen Verkehrsbehörde angezeigt.	S
Ö13	**Gerhard Watterott** [mailto:gwatt@t-online.de] Stellungnahme vom 01.12.2014		
	Den Lärmaktionsplan Stufe 2, Entwurf vom Oktober 2014 haben wir eingesehen und erklären erneut die Anlage zu dieser mail als aktuell. Allen voran Anerkennung und Dank an die Bearbeiter und Verantwortlichen zur Analyse und Herausarbeitung der neuralgischen Punkte. Die Feststellungen treffen, soweit es sich um die Schrammstrasse handelt voll unserer Wahrnehmung.	Zustimmung	Z
	Gleichwohl bleiben Widersprüche zu den vorgeschlagen Maßnahmen. Wir widersprechen dem Vorschlag, eine Innenringentlastung zu Lasten der Schrammstrasse/Goldbachstrasse anzustreben. Bei Beachtung der Qualität des Belages, der Nähe der Bebauung, insbesondere im Abschnitt Goldbachbrücke bis Abzweig Hainstrasse und wie wir immer wieder in wenig hilfreicher Weise seitens der Stadtverwaltung hören müssen, der kommunalen Zuständigkeit mit klammer Kasse, verbietet sich dieser Ansatz.	Die Schaffung eines äußeren Stadtringes durch Aus- und Neubaumaßnahmen liegt außerhalb des Planungshorizontes des Lärmaktionsplanes, so dass diese Maßnahmen in der aktuellen Lärmaktionsplanung nicht berücksichtigt werden. Der potenzielle Korridor für den möglichen Außenring wird langfristig von dauerhaften Nutzungen freigehalten und in größeren Abständen wird der Bedarf eines Außenringes erneut geprüft. Dementsprechend wird der Hinweis im Text und im Maßnahmenkatalog berücksichtigt.	ÄT ÄM
	Wir wiederholen des Weiteren die Forderung zur Prüfung eines LKW – Nachtfahrverbot ,mindesten bis zur Fertigstellung der Sanierung der Schrammstraße .	Der Hinweis wird als Prüfungsauftrag in den Maßnahmenplan aufgenommen.	ÄM
	Und was wir nicht verstehen. Die Stadt Zittau ist eher berüchtigt und bekannt für ihren Einbahnstraßenverkehr. Warum sperren sie sich auch im verkehrstechnischen GAZA-Steifen der Stadt (Goldbach/ Schrammstraße) Richtungsverkehr vorzuschlagen und zu realisieren (Schramm-/Goldbachstraße – Gegenverkehr Äußere Oybiner-Schliebenstraße). Bei Stadtring, Dresdner-Äußere Weber-, Goethe-/Schillerstraße geht's doch auch .Fehlt hier eventuell das innovative Potential oder nur der Wille?	Hinderungsgründe sind u. a. Schulstandort und Ausbauzustand der Schliebenstraße. Darüber hinaus verursachen Einbahnstraßen das Verkehrsaufkommen im Quelle-/Zielverkehr aufgrund von notwendigen Umwegfahrten.	N

Nr.	Stellungnahme	Abwägung	
	Last not least. Die Priorisierung der Aktion sollte konkreter sein. Ein klares Bekenntnis zur schnellstmöglichen Sanierung der Goldbach-/Schrammstraße fehlt.	Erfolgt in Abhängigkeit von der Haushaltslage.	K
Ö14	**Gabriele und Gerhard Watterott** Schrammstraße 23, 02763 Zittau Stellungnahme vom 25.08.2014		
	hiermit erlauben wir uns förmlich nachfolgende Maßnahmen der Lärmvermeidung im Straßenabschnitt "Schrammstraße" zur Berücksichtigung im zu erstellenden Lärmaktionsplan der Stadt Zittau vorzuschlagen. Selbstredend erhoffen wir uns parallel und in Folge die Umsetzung der geeignetsten Aktionen. Ferner erklären wir, dass unsere bisher eingebrachten Zustandsbeschreibungen und Forderungen aus den Jahren 2008 und 2013, die Schrammstraße in Zittau betreffend, nach wie vor als aktuell zu betrachten sind (insbesondere Brief aus 1 0/2008, Sammelersuchen vom 5.4.2013, Brief vom 16.06.2013, offener Brief der Bürgerinitiative vom 21.10.2013). Unsere Vorschläge berühren teilweise auch Sichtweisen und Verkehrplanungen und sind sowohl verkehrsorganisatorischer als auch baulicher Art: - Überprüfung der Notwendigkeit (nach Fertigstellung B178/ R 35) und Verträglichkeit (Verkehrsführung durch Wohngebiet) des "Außenringes Schrammstraße " für überörtlichen (internationalen) Verkehr - welches Ergebnis dabei auch entsteht, Straßenklassifizierungi Ausbauzustand und Unterhaltung müssen im Einklang zu ihrer Bedeutung sein	Die Schaffung eines äußeren Stadtringes durch Aus- und Neubaumaßnahmen liegt außerhalb des Planungshorizontes des Lärmaktionsplanes, so dass diese Maßnahmen in der aktuellen Lärmaktionsplanung nicht berücksichtigt werden. Der potenzielle Korridor für den möglichen Außenring wird langfristig von dauerhaften Nutzungen freigehalten und in größeren Abständen wird der Bedarf eines Außenringes erneut geprüft. Dementsprechend wird der Hinweis im Text und im Maßnahmenkatalog berücksichtigt.	ÄT ÄM
	- Teilung des Verkehrsaufkommens in Richtungsverkehr(Einbahnstraßen) durch Einbeziehung der Schlieben- / Äußerere Oybiner Straße" vergleichbar mit Stadtring, Goethe-/ Schillerstraße etc.	Diese Verkehrsregelung wird gegenwärtig nicht verfolgt. Hinderungsgründe sind u. a. Schulstandort und Ausbauzustand der Schliebenstraße.	N
	- bis zur Sanierung des Fahrbahnbelages der Schrammstraße sollte ein Tempolimit für LKW (Beispiel ehemals Chopinstraße) und ein LKW-Nachtfahrverbot angeordnet werden	Der Hinweis wird als Prüfungsauftrag in den Maßnahmenplan aufgenommen.	ÄM
	- der grundhafte Ausbau der Straße ist schnellstmöglich zu realisieren, insbesondere sind kurzfristig die Planungsunterlagen zu erarbeiten, um im Falle des Bereitstehens außerplanmäßiger finanzieller Ressourcen den Ausbau starten zu können	Erfolgt in Abhängigkeit von der Haushaltslage.	K
	- in Kooperation mit der Gemeinde Olbersdorf Planung und Bau einer direkten Zufahrt zwischen Entlastungsstraße und REWE-Markt/ Landratsamt	Eine derartige Straßenverbindung zwischen Humboldt- und Hochwaldstraße ist seitens der Stadtverwaltung mittelfristig nicht vorgesehen.	N

Nr.	Stellungnahme	Abwägung	
Ö15	**Maik Lipowski** Postanschrift: Leipziger Straße 43, 02763 Zittau, mailto:maik.l84@gmx.de		
	ich bin mir nicht ganz sicher ob es hier nur um den Straßenlärm geht oder um den Lärm allgemein? Mein Anliegen betrifft den Lärm, der von der benachbarten Tankstelle erzeugt wird. Wir haben vor nicht allzu langer Zeit ein Behindertengerechtes Mehrfamilienhaus auf der Leipziger Straße (direkt neben der „Franke Tank“ Tankstelle) gebaut. Unser Haus steht von den Gebäuden der Tankstelle gerade mal ca. 8-10 m entfernt. Von den Betriebsgeräuschen der Tankstelle und den verkehrenden Autos fühlen wir uns weniger gestört aber die Betriebsgeräusche der dazugehörigen Waschanlage raubt uns manchmal die Nerven. Das Problem ist, dass die Rolltore der Waschanlage ständig geöffnet sind. An schönen Tagen ist das Aufkommen an zu waschenden Fahrzeugen so groß, dass wir den entstehenden Lärm fast ohne Unterbrechung über mehrere Stunden ertragen müssen. In unserem Haus liegen mehrere Schlafzimmerfenster Richtung Tankstelle/Waschanlage wodurch ein ruhiger Schlaf manchmal unmöglich ist. Das belastet besonders meinen Bruder, der in Schichten arbeiten geht. Zudem leidet er schon unter einem Tinnitus bzw. Morbus Menière, wodurch er anfälliger gegenüber Lärm ist. Wir haben uns auch schon ein Schallpegelmessgerät ausgeliehen, wo wir je nach Windrichtung Spitzenwerte von 64dB am Schlafzimmerfenster gemessen haben. Abgesehen von dem Lärm ergibt sich noch ein weiteres Problem durch die geöffneten Tore der Waschanlage. Wenn der Wind ungünstig weht, zieht der bei der Fahrzeugwäsche entstehende „Nebel“ genau auf unser Grundstück. Aufgefallen ist uns das zum ersten Mal durch Verunreinigungen auf unsere Glastisch im Garten, die wir uns erst nicht erklären konnten. Diesen Film bzw. diese Verunreinigungen finden sich auch auf den zur Waschanlage liegenden Fenstern wieder und bei unserer Vogeltränke bildet sich nach einiger Zeit ein „regenbogenfarbiger Film“ auf dem Wasser. Bei entsprechender Windrichtung und günstiger Sonneneinstrahlung ist dieser „Waschnebel“ auch deutlich zu sehen. Das ganze wäre einfach zu verhindern, wenn die Rolltore während der Wäsche geschlossen wären. Wenn an einer Waschanlage schon technische Einrichtungen zur unnötigen Lärmbildung und Umweltverschmutzung vorhanden sind (Rolltore), sollten meiner Meinung nach die Betreiber per Gesetz generell dazu verpflichtet werden diese auch zu nutzen. Für mein Verständnis müsste unser Gesetz an dieser Stelle noch ein wenig nachgebessert werden. Ich hoffe, dass ich mit meinem Anliegen bei Ihnen an der richtigen Stelle gelandet bin.	In der Lärmkartierung erfolgte keine Kartierung des Gewerbelärms. Diese Hinweise bezüglich des Gewerbelärms werden als Mangelhinweis zu Prüfung und ggf. zur Änderung der Bauaufsichtsbehörde angezeigt.	S

Nr.	Stellungnahme	Abwägung	
Ö16	**Klaus Scommotau** Neusalzaer Str. 31 Stellungnahme vom 24.11.2014		
	eine Lärmursache sind auch die Schienen des Anschlussgleises der Deutschen Bahn zum ehemaligen Federnwerk, die die Neusalzaer Straße überqueren. Im Betriebsgelände sind die Schienen längst zurückgebaut. Nur auf der Straße liegen sie noch und bilden eine Querrinne. Das aufgestellte Schild „Querrinne" trägt aber nicht zur Lärmverminderung bei. Bereits 1994 hat mir das Bauordnungsamt der Stadt Zittau u.a. mitgeteilt: Mögliche Ursachen können sein - „Erschütterungen (Schwingungen) von Schiene und Straße" 2009 wurde im Bereich Neusalzaer Straße der Straßenbelag erneuert. Die Schienen blieben liegen. Nach mündlicher Auskunft des Baubetriebes lag keine Genehmigung von der Deutschen Bahn zum Rückbau vor. Wahrscheinlich ist ein entsprechender Antrag vom Rechtsträger der Straße verspätet oder überhaupt nicht gestellt worden. Vielleicht können Sie also in Ihrem Plan auch eine Maßnahme zur Beseitigung der Querrinne und damit auch eine Beseitigung der Erschütterungen und der Lärmbelästigungen vorsehen. Wenn heute 50 Prozent der Wähler nicht mehr wählen gehen, so liegt die Ursache auch darin, dass solche kleinen Probleme auch in einem Zeitraum von 20 Jahren nicht gelöst werden. Zumal 2009 das Problem bei der Fahrbahnerneuerung auch kostengünstiger zu beseitigen gewesen wäre.	Der Hinweis wird in den Maßnahmenkatalog aufgenommen.	ÄM

Nr.	Stellungnahme	Abwägung	
Ö17	**W. Otto** Schillerstraße 44 Stellungnahme vom 07.08.2014		
	Meine Frau und ich wohnen schon einige Jahrzente in der Schillerstraße 44 und sind auch Eigentümer. Hiermit möchte ich meine Meinung äußern. Einige Meßergebnisse würde ich anzweifeln (Laustärke,Vehrkehrsdichte). Von mir einige Vorschläge speziell an meinem Wohnort. - in den 80er Jahren wurde der Ampelbetrieb an beiden Ampelkreuzungen ca. 22:00Uhr eingestellt, so daß keine Fahrzeuge in den Nachtstunden an den Kreuzungen unnötig warten mußten. - an der Brücke wird zu meiner Seite der Vehrkehrslärm sehr stark reflektiert (durch den Brückenbogen und die schrägen Stützwände/Flanken der Brücke).Abhilfe könnte eine Beschichtung mit einer schallschluckende Oberfläche schaffen. - der Lärm der heutigen Fahrzeuge entsteht nicht mehr durch die Motoren sondern durch Rollgeräusche der Reifen bzw.Karosse "rauschen". Hier könnten Versuche mit "Flüsterstraßenbelag" getestet werden bsw Geschwindigkeitsreduzierung. Ich hoffe mit meinen Vorschlägen bzw. "Erfahrungen" zum Erfolg der Lärmbegrenzung beizutragen.	Die Hinweise zur Eisenbahnbrücke und zum lärmmindernden Fahrbahnbelag sind im Lärmaktionsplan bereits berücksichtigt. Die Hinweise bezüglich der LSA-Betriebszeiten werden als Mangelhinweis zur Prüfung und ggf. zur Änderung der zuständigen Verkehrsbehörde angezeigt.	BB S
Ö18	**W. Friebel** Max-Müller-Str. 15 Stellungnahme Auslegungsbuch Seite 1		
	Zusätzlich sollten die Straßen mit Pflasterausstattung untersucht bzw. aufgenommen werden, da der Lärmpegel der durch das Befahren auf Pflaster entsteht deutlich höher ist als auf Asphaltstraßen (Max-Müller-Straße – Chr.-Keimann-Str.)	Die im Verfahren zu untersuchenden Straßen weisen keine Pflasterbeläge mehr auf. Die genannten Straßen sind nicht Gegenstand des Verfahrens.	K

Nr.	Stellungnahme	Abwägung	
Ö19	**Eberhard Sterz** Karl-Liebknecht- Str. 7, 02788 Hirschfelde Stellungnahme Auslegungsbuch Seite 1		
	Lärmbelästigung durch das Kraftwerk „Turow“, vor allem bei Ostwind	Forderungen von deutscher Seite nach umfassender Realisierung des Lärmschutzes werden auf staatlicher Ebene übermittelt, so dass durch die Stadt Zittau derzeit keine direkten Maßnahmen zu ergreifen sind.	K
Ö20	**Ingrid Thanheiser** Verl. Eisenbahnstr. 73 Stellungnahme Auslegungsbuch Seite 2a		
	Starke Zunahme von LKW und Motorrädern vor allem auf der Dresdner Straße, vor der Kurve an der Hartigstraße wird noch beschleunigt um die Kurve schnell zu durchfahren – das erhöht den Lärm sehr, Entstehung eines Unfallschwerpunktes dort. Deshalb Geschwindigkeitsreduzierung und Blitzer gefordert	Im Lärmaktionsplan sind Maßnahmen zur verstärkten Geschwindigkeitsüberwachung vorgesehen. Die Hinweise bezüglich der Geschwindigkeitsbeschränkung werden als Mangelhinweis zur Prüfung und ggf. zur Änderung der zuständigen Verkehrsbehörde angezeigt.	BB S

Nr.	Stellungnahme	Abwägung	
Ö21	**k.berger61@gmx.de** Stellungnahme Auslegungsbuch Seite 2a		
	Na endlich mal eine realistische, ungeschminkte Aussage zu den problematischen Brennpunkten in der Stadt. Bislang hat man doch die schleichende Stadtzerstörung durch Konzentration des Straßenverkehrs bei der Verwaltung einfach ignoriert und die betroffenen Bürger ins ruhigere Umland vertrieben. Die Belange der lärmbetroffenen Bürger waren den Verwaltungsangestellten und Stadträten bisher offensichtlich egal, wohnt doch von denen nicht ein einziger an einer der stark verlärmten Straßen. Also konnten diese Straßenzüge auch durch Wegzug, Leerstand und Abriss zugrunde gehen. Dies zeigt sich besonders an den Kreuzungen wo gleich von mehreren Seiten eine Verlärmung der Wohnungen erfolgt, wie z.B. Südstr. / Schrammstr. Schrammstr. / Humboldtstr., Goldbachstr. / Äußere Oybiner, Äußere Weberstr. / Goldbachstr. Aber auch ganze Straßenzüge wie die Äußere Weberstr. oder die Oststr. sind bereits zerstört und unbewohnt. Allerdings ist auch von diesem Plan nicht zu erwarten, dass es ausreichende Veränderungen gibt um solche in Auflösung befindliche Strassen wie Schrammstr. oder Friedensstrasse u.a. vor dem Verfall zu retten. Vielmehr könnte ich wetten, dass die Verwaltung die halbwegs guten Planansätze zum Lärmschutz der Kosten wegen wegwägt oder auf den St. Nimmerleinstag verbannt. Dabei hat sich die Stadtverwaltung selbst dieses Problem erst herbeigeführt. Indem man in Zittau ohne Not einen Großteil des Verkehrs von den Bundes- Staats- und Kreisstrassen auf Gemeindestrassen wie die Goldbachstr. und Schrammstr. oder Brückenstr. und Hochwaldstr. umgelenkt hat, ist man nun auch für deren Sanierung zuständig obwohl dort der überwiegende Teil an Durchgangs- und Verbindungsverkehr stattfindet und kaum noch Anliegerverkehr. Aus diesem Grunde ist auch der Lärmschutzplan inkonsequent und gar falsch weil er den weiteren Ausbau des Äußeren Stadtringes akzeptiert obwohl dadurch eine weitere Verlärmung der ohnehin schon hochbelasteten Bereiche zustande käme. Deshalb bleit den Anwohnern wohl nichts anderes übrig als die bisherige Abstimmung mit den Füßen durch Wegzug fortzusetzen. Für Zittauer Stadtverwalter und Planer gilt damit weiterhin das Motto: Ruinen schaffen, auch ohne Waffen! Oder sollte doch plötzlich Zittau mehr können? Wie wär's mit ZKL - Zittau kann Lärmschutz?	-	K

Nr.	Stellungnahme	Abwägung	
Ö22	**Herbert Hiller** Verl. Eisenbahnstr. 91 Stellungnahme Auslegungsbuch Seite 3 - 3a		
	Verkehrszunahme auf Dresdner Straße bei hoher Geschwindigkeit, insbesondere Biker, deshalb mehr Kontrollen und Geschwindigkeitsreduzierung besonders wegen Unfallschwerpunkt Kreuzung ALDI (Tongasse) erwünscht.	Im Lärmaktionsplan sind Maßnahmen zur verstärkten Geschwindigkeitsüberwachung vorgesehen. Die Hinweise bezüglich der Geschwindigkeitsbeschränkung werden als Mangelhinweis zur Prüfung und ggf. zur Änderung der zuständigen Verkehrsbehörde angezeigt.	BB S
Ö23	**Pfefferkorn** Innere Weberstr. 76 Stellungnahme Auslegungsbuch Seite 3a - 4		
	Aufhebung des Einbahnstraßenverkehrs auf der Dresdner Str. / Äußere Weber Str. und dem inneren Stadtring	Diese Regelungen bestehen aufgrund des Straßenquerschnittes (Dresdnerstr. zwischen Töpferberg und Von-Ossietsky-Str.) und der Leistungsfähigkeit (innerer Stadtring)	N
	Keine Schaffung eines 2ten Verkehrsrings	Die Schaffung eines äußeren Stadtringes durch Aus- und Neubaumaßnahmen liegt außerhalb des Planungshorizontes des Lärmaktionsplanes, so dass diese Maßnahmen in der aktuellen Lärmaktionsplanung nicht berücksichtigt werden. Der potenzielle Korridor für den möglichen Außenring wird langfristig von dauerhaften Nutzungen freigehalten und in größeren Abständen wird der Bedarf eines Außenringes erneut geprüft. Dementsprechend wird der Hinweis im Text und im Maßnahmenkatalog berücksichtigt.	ÄT ÄM
	Stellenweise 30 km/h auf innerem Stadtring und Wegfall der 60 km/h auf der Dresdner Straße Kostengünstige Lärmreduzierung durch Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30km/h und Aufhebung aller 60km/h Zonen (Innerstädtisch)	Das im Verfahren untersuchte Netz der klassifizierten Hauptverkehrsstraßen soll eine Leistungsfähige und flüssige Verkehrsabwicklung gewährleisten. Deshalb sind dort keine Geschwindigkeitsreduzierungen vorgesehen. Derzeit gibt es keine Möglichkeit, derartige Beschränkungen auf Bundesstraßen gem. StVO bzw. VwV-StVO ausreichend zu begründen.	N

Nr.	Stellungnahme	Abwägung	
IV.	**Befassung im Technischen und Vergabeausschuss**		
BA1	**Stadtrat Matthias Böhm, Fraktion SPD/ Bündnis 90/ Die Grünen** Stellungnahmen vom 24.06.2015		
	S. 37 Text/S. 72 Maßnahme 2.12.2: Änderung des Prüfauftrages für ein allgemeines Tempo-limit von 30 km/h in der Schrammstr. in eine konkrete Maßnahme (Seitenangaben beziehen sich auf die pdf-Datei!)	Der Hinweis wird in den Text und in den Maßnahmenkatalog aufgenommen.	ÄT ÄM
	S. 34: „Der Stadtbusverkehr in Kombination mit dem regionalen Busverkehr sollte ein am Bedarf orientiertes…“ ändern in „Der Stadtbusverkehr in Kombination mit dem regionalen Busverkehr sollte angebotsorientierte taktgebundene Fahrpläne aufweisen.“ und entsprechende Änderung im Maßnahmenkatalog (S. 64, 1.1, 1. Spiegelstrich). (Seitenangaben beziehen sich auf die pdf-Datei!)	Der Hinweis wird in den Text und in den Maßnahmenkatalog aufgenommen.	ÄT ÄM
	S. 65: „Überprüfung der LSA-Steuerungen hinsichtlich der Berücksichtigung des Radverkehrs…“: ergänzen: „und Fußgängerverkehrs“; die gemeinsame Signalisierung von Fußgänger- und Radverkehr ist nach der neuen Richtlinie für Lichtsignalanlagen (RILSA) nicht mehr zulässig, somit erübrigt sich ein Prüfen. (Seitenangaben beziehen sich auf die pdf-Datei!)	Der Hinweis wird in den Text und in den Maßnahmenkatalog aufgenommen.	ÄT ÄM
	S. 35: Streichung der langfristigen Option eines „äußeren Stadtrings“ (Seitenangaben beziehen sich auf die pdf-Datei!)	Der Hinweis wird in den Text und in den Maßnahmenkatalog aufgenommen.	ÄT ÄM
	S. 37 Text: Änderung des Prüfauftrages für Tempo 50 in Dresdner Str. in konkrete Maßnahme; auf S. 68 im Maßnahmenkatalog als Maßnahme 2.3.4 ergänzen (Seitenangaben beziehen sich auf die pdf-Datei!)	Die Verwaltung empfiehlt keine Zustimmung: Die Prüfung ergab das die Zuständigkeit beim LASuV liegt. Im EEA ist es als Maßnahme vorgesehen, jedoch mit dem gleichen Ergebnis.	N
	S. 38 Text: Ein Kreisverkehr am Klienebergerpl. scheint wegen der unübersichtlichen Verkehrsführung sinnvoll! Alternativ muss zumindest eine zusätzliche Querungshilfe im Bereich Hillersche Villa/ Kreuzkirche eingerichtet werden. Auf S. 67 im Maßnahmenkatalog Maßnahme 2.2.9 ergänzen: Prüfung Kreisverkehr Klienebergerpl. bzw. alternativ Schaffung einer zusätzlichen Querungshilfe (Seitenangaben beziehen sich auf die pdf-Datei!)	Die Verwaltung empfiehlt Ablehnung: Es erfolgte bereits eine Prüfung zu einer möglichen Errichtung eines Kreisverkehrs am Klieneberger Platz mit einem negativen Ergebnis. Eine zusätzliche Querungshilfe im Bereich Hillersche Villa wurde bei der letzten Prüfung aufgrund von zu hohem Gefahrenpotential abgelehnt. Verantwortlich sind LASuV, Polizei, Straßenverkehrsamt Landkreis Görlitz.	N
	S. 36 Text/S. 72 Maßnahme 2.12.3: Änderung des Prüfauftrages für ein LKW-Nachtfahrverbot in der Schrammstr. in eine konkrete Maßnahme (Seitenangaben beziehen sich auf die pdf-Datei!)	Die Verwaltung empfiehlt Ablehnung: Es muss weiterhin geprüft werden, wo die LKW alternativ entlang geführt werden sollen. Bei diesen Alternativen darf es ebenfalls zu keinen Lärmbelästigungen kommen.	N
	S. 25/ 38/ 41: Aussagen zu Schienengüterverkehr relativieren: derzeitig 1 Zug/ Woche mit 2 Wagen!	Die Verwaltung empfiehlt keine Zustimmung: Es ist ein Ausbau des Güterverkehrs auf der Schiene anzustreben bzw. zu unterstützen. Es wird also von einem höheren bzw. wachsenden Verkehrsaufkommen ausgegangen.	N

Nr.	Stellungnahme	Abwägung	
	S. 21: Definition „ruhiger Gebiete“: Jüdischer Friedhof sinnvoll (liegt in Auffahrt zur B 178n)?	Verwaltung empfiehlt Zustimmung: Sinnvoller Einwand, der „Jüdischer Friedhof“ ist umgeben von B99 und B178n und deshalb kein ruhiges Gebiet. Der Hinweis wird in den Text aufgenommen.	ÄT
	S. 34: Schallschutzwände an Bahnstrecken: realistisch? sinnvoll (touristische Bedeutung der SOEG)? Vorschlag: Durch Maßnahme „Rückbau nicht mehr benötigter Weichen“ ersetzen: Da von DB Netz eh geplant, verursacht dies keine zusätzlichen Kosten (vgl. Anhang)	Die Verwaltung empfiehlt Zustimmung. Der Hinweis wird in den Text und in den Maßnahmenkatalog aufgenommen.	ÄT ÄM
V.	**<u>Befassung im Stadtrat</u>**		
BA1	**CDU - Fraktion** – Änderungsantrag		
	Die Maßnahme „Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Schrammstraße“ soll nicht direkt umgesetzt sondern zunächst auf ihre Notwendigkeit geprüft werden.	Dem Änderungsantrag wurde durch den Stadtrat zugestimmt.	ÄT ÄM
BA2	**Bürgerbündnis** – Änderungsantrag		
	Die Ortsdurchfahrt der Bundesstraße B 99 im Ortsteil Hirschfelde soll in die weitere Lärmaktionsplanung aufgenommen werden.	Dem Änderungsantrag wurde durch den Stadtrat zugestimmt.	ÄM
BA3	**SPD/ Bündnis 90/ Die Grünen - Fraktion** – Änderungsantrag		
	Änderung des Prüfauftrages im Maßnahmenkatalog für ein Lkw-Nachtfahrverbot auf der Schrammstraße in eine konkrete Maßnahme.	Dem Änderungsantrag wurde durch den Stadtrat **nicht** zugestimmt.	N
	Ergänzung eines Prüfauftrages im Maßnahmenkatalog zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h auf Dresdner Straße	Dem Änderungsantrag wurde durch den Stadtrat **nicht** zugestimmt.	N
	Schaffung einer zusätzlichen Querungshilfe als Fahrbahnteiler oder Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) im Bereich Hillersche Villa/ Kreuzkirche (Klieneberger Platz)	Dem Änderungsantrag wurde durch den Stadtrat **nicht** zugestimmt.	N
BA4	**Zittau kann mehr - Fraktion** – Änderungsantrag		
	Schaffung einer zusätzlichen Querungshilfe als Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) im Bereich Karl-Liebknecht-Ring, Höhe Blumenuhr. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf dem Karl-Liebknecht-Ring zwischen Parkschule und Blumenuhr.	Dem Änderungsantrag wurde durch den Stadtrat **nicht** zugestimmt.	N